ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 17004,4 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** **Cena 40 gr.**

Nr. 18-19. Rok wydania siódmy. | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 24 maja 1928 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 214**

O rozwój dalszy żeglugi tczewskiej.

O ile sprawy gdyńskie nabrały już dziś takiego rozmachu, że nawet pomijając nadzwyczajnie wydatne i wszechstronne poparcie Rządu rozwój portu przy warunkach wykonania już ustalonego programu robót jest zapewniony i jak grzyby po deszczu powstają i powstawać będą przedsiębiorstwa wzgl. filje ich mające na celu eksport i import przez Gdynię jak też wykonywanie ładunku itp.

to inaczej się ma jeszcze sprawa z portem tczewskim.

Rozwój portu, ogłoszonego prowizorycznie za port morski jeszcze w roku 1926-ym, ustawowo zaś dopiero w marcu b. r. nie może się jeszcze zwolnić od cechy przypadkowości, którą stwarzają: po pierwsze brak odpowiedniej inicjatywy, po drugie stan dojazdu morskiego, po trzecie brak wyraźnej polityki rządowej - handlowej i technicznej wobec portu tczewskiego.

Jakaś ironja losu chciała, ażeby mimo ustawowego ogłoszenia Tczewa za port morski ruchu w nim prawie że nie było żadnego właśnie teraz, gdy wodostany Wisły są bardzo korzystne, zapotrzebowanie krajów skandynawskich na węgiel znacznie się zwiększyło, a flota lichtug i holowników Wisły-Bałtyk jest gruntownie wyremontowana, niemal gotowa do ruchu.

Tylko konkurencja jak wiadomo pozwala sobie szukać dumpingu w naszym obecnym eksporcie węgla na Bałtyk, który jest już koniecznością życiową dla naszego przemysłu węglowego.

Jeśli chcemy ażeby ceny na węgiel w kraju nie szły w górę, musimy jaknajwięcej eksportować węgla, dopuszczając do eksportu węgiel wszystkich przedsiębiorstw i zapewniając tem ich normalne funkcjonowanie bez wzajemnej krzywdy.

Kopalnie dąbrowieckie, które są głównemi akcjonarjuszami Wisły - Bałtyk, posiadają węgiel nie tylko gorszych gatunków, lecz również najprzedniejszych, co stwierdzone jest w handlu przez zaliczenie tego węgla do pierwszej kategorji. Wiadomo przytem, że dla pewnych celów i przez niektórych odbiorców nie są żądane gatunki o najwyższej wartości cieplnej.

Lepsze gatunki węgla dąbrowieckiego wysyłane z Tczewa lichtugami morskiemi do mniejszych portów 10—14-u stopowych Szwecji i Danji jak również Finlandji, Łotwy i Estonji są bezkonkurencyjne na miejscu, jak wobec taniości dostawy na krótką odległość i bez przeładunku w większych portach, tak też dzięki taniości samego węgla.

Mimo tych korzystnych warunków widzimy zjawisko wręcz nienormalne. Węgiel dąbrowiecki jest ładowany do Gdańska na większe statki w dość poważnej ilości, natomiast flota Wisły-Bałtyk jest unieruchomiona, z wyjątkiem dwu lichtug kursujących z Tczewa i dwu innych lichtug, wydzierżawionych niemieckim przedsiębiorstwom.

Podobno istnieje prawdopodobieństwo, że i reszta floty Wisły-Bałtyk zostanie odfrachtowana wzgl. sprzedana obcym, którzy częściowo zamierzają wozić na niej polski węgiel.

Widzimy więc wyraźnie, że zarząd Wisły-Bałtyk nie okazuje dziś w wykorzystaniu swych urządzeń portowych w Tczewie i swej floty lichtug morskich pożądanej inicjatywy, widocznie zapatrując się na sprawę czysto konjunkturowo i uważając, że lepiej jest w Gdańsku konkurować z innemi koncernami, ładującemi na statki wielkie, aniżeli eksploatować we własnym zakresie flotę lichtug morskich.

Niewątpliwie jest nieco korzystniej zafrachtować wielki statek na węgiel dąbrowiecki w Gdańsku aniżeli wysyłać węgiel ten na własnych lichtugach z Tczewa, o ile chodzi o większe partje i większe porty.

Prawdopodobnie różnica jest minimalna nie na korzyść własnej eksploatacji a zapewne nie istniałaby wogóle, gdyby flota Wisły - Bałtyk i port były

bez przerwy i racjonalnie eksploatowane.

W każdym bądź razie gdyby sprawy Wisła - Bałtyk i portu w Tczewie zależały całkowicie od żeglugowców, przekonaliby oni przedstawicieli kapitału węglowego co do możności eksploatowania floty lichtug i portu już urządzonego bez strat.

Obecny stan jest o wiele niebezpieczniejszy aniżeli nawet eksploatacja z lekkim deficytem. Urządzenia przeładunkowe, rozliczone na ruch miesięczny przynajmniej 30-u paru lichtug stoją bezczynnie, już przez to wywołując straty. Flota przedsiębiorstwa gruntownie odremontowana stoi również bezczynnie, niszcząc się i im dalej, wymagając coraz więcej ponownego remontu.

Ze smutkiem widzimy, że to co powstało w chwili konjunktury korzystnej podczas strajku angielskiego nie przystosowuje się jeszcze do nowych ciężkich, lecz stałych warunków i zdobycz osiągnięta nie dała jeszcze nic trwałego.

Widzimy z drugiej strony, że Rząd sprowadził specjalną silną dragę dla bagrowania pod samym Tczewem na wypadek niskiej wody. Jednocześnie zaczęto ponownie bagrować w ujściu A więc cóż stoi na przeszkodzie wznowienia ruchu statków Wisły - Bałtyk?

Jak już podawaliśmy, przed kilkoma miesiącami w budżecie państwowym na rok 1928/29 wstawiona została kwota 1 000 000 złotych na budowę portu drzewnego w Tczewie. Niestety i w tym kierunku nie stało się nic pocieszającego; nie zapadło jeszcze żadne postanowienie co do sposobu zużycia tych pieniędzy. Wobec niemożności zapewnienia większej głębokości przy pomocy bagrowania i sparaliżowania sprawy regulacji Wisły na odcinku poniżej Tczewa wszystko stoi na martwem punkcie.

Miasto Tczew okazuje nadzwyczajną bierność wobec sprawy portu morskiego poniżej mostów kolejowych.

Jeśli gdzieindziej może przeważać opinja co do lokalności zadań portu tczewskiego (punkt już dawno obalony) to brak obrony swych lokalnych interesów w samym Tczewie jest naprawdę zadziwiający.

Tymczasem dla Tczewa, ażeby zrobić z niego realnie pracujący port morski, chociażby dla ruchu bałtyckiego, w granicach korzystania z dojazdu wiślanego potrzeba bardzo niewiele — kwot nie przekraczających jednego do dwuch miljonów złotych.

Wisły nie można pogłębić nawet do Czatków więcej aniżeli na głębokość 4-ch metrów przy średnio-niskiej wodzie. Nie znaczy to ażebyśmy nie mieli wcale rozszerzać obecnego portu zimowego i budować portu w Czatkowach. Nie można hołdować hasłu „wszystko — albo nic" i jeśli jeszcze nie widać możności sprowadzenia pod Tczew statków o zagłębieniu 5-io metrowem, to niema usprawiedliwienia dla odkładania sprawy i pozbawienia Tczewa przystani 4-o metrowych poniżej mostów dla statków nie mogących składać maszty. Przykład Kolonji, położonej na Renie daleko głębiej w ląd i uprawiającej żeglugę morską nader ożywioną jak w kierunku Anglji, tak i w kierunku Bałtyku, zwłaszcza Gdańska i Królewca, dokąd idzie około 20 % całego ruchu morskiego tego portu może służyć najlepszym przykładem co można zdziałać nawet przy nieznacznych głębokościach, lecz przy posiadaniu tego czego nam najwięcej brak w sprawie tczewskiej — inicjatywy.

Wycieczki „Żeglugi Polskiej".

Dnia 17 bm. s. s. „Gdynia" koło południa odpłynął do Kopenhagi z wycieczką pp. urzędników Ministerstwa Przemysłu i Hadnlu, mając na pokładzie 106 pasażerów. Statek odbił przy pięknej pogodzie i 18 b.m. po południu stanął w Kopenhadze. Wycieczka tą s. s. „Gdynia" rozpoczął sezon podróży zagranicznych, który będzie trwał do 27 września. Następna wycieczka odpłynie dnia 27 maja na Bornholm i wróci dnia 29 maja rano. Dalej nastąpi cały szereg podróży do Kopenhagi, Helsingör, Bornholmu, Visby, Stockholmu, Tallinna (Rewla), Helsingforsu, Hangö, Rygi, Oslo i Göteborga. Wielkiem udogodnieniem dla pasażerów tych wycieczek jest zbędność paszportu zagranicznego, (wizy na dowody osobiste krajowe otrzymuje dla swych pasażerów P. P. „Żegluga Polska").

Od dnia 17 maja s. s. „Hanka" podstrzymuje stałą komunikację między Gdynią a Helem.

S. S. „Gdańsk", który od dnia 20 czerwca rozpocznie kursować w żegludze przybrzeżnej, do tego terminu jest używany do wycieczek zagranicznych organizacji społecznych, naukowych, sportowych itp. O ile organizacja zbierze 75 do 100 uczestników, statek bywa oddany do dyspozycji wycieczki, która sama obiera sobie marszrutę. Wycieczki te ze względu na swą taniość zasługują na specjalne zainteresowanie (wszelkich informacji udziela Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska" w Gdyni, tel. 93).

P. P. „Żegluga Polska" wydała nowy ilustrowany program wycieczek, który wysyła poczta na każde żądanie.

Recenzja.

Plan portu gdańskiego w trzech językach (niemieckim, polskim i angielskim) 1928, nakładem Meissner i Christiansen w Hamburgu. Rozdawany oficjalnie przez Urzad Pilotów.

Dawno odczuwała się potrzeba wydania specjalnego planu portu gdańskiego zaopatrzonego w taryfę opłat portowych, regulamin składowania i używania kranów itp. To też wydanie powyższe sprowadzone przez Radę Portu i Dróg wodnych w Gdańsku spotkać powinno żywe uznanie wszystkich mających do czynienia ze sprawami portowemi. Szczególnie podkreślić należy wartość planu samego, który stosunkowo do wszystkich poprzednich wydań jest planem najpraktyczniejszym i najpełniejszym. Przewyższa on pod tym względem plan ścienny z napisem Port Bałtycki Gdańsk, wydanie roku 1926-go przez Schadińskiego w Królewcu, a drukowany w Berlinie.

Sam plan wydania hamburskiego jest utrzymany w języku niemieckim, tylko objaśnienia znaków są również w językach polskim i angielskim.

O ile rozumiemy, intencja wydawców było dać możność korzystania z planu czytelnikom niemieckim, polskim, oraz takim którzy się posługują językiem angielskim, jako znanym w kołach handlowo-żeglugowych.

W realizacji tego planu książeczka załączona do planu zawiera w sobie teksty równoległe, niemiecki, polski i angielski.

Rozdziały tekstu są takie: 1. Spis inserentów. 2. Władze. 3. Konsulaty. Wszystko to w języku niemieckim.

Dalej następują: taryfy opłat portowych, taryfa opłat składowych, taryfa opłat za używanie żórawi — wszystko w trzech językach.

Tylko w tej części daje się zauważyć zupełna równoległość tekstów. Dalej następuje olbrzymia przewaga tekstu niemieckiego nad angielskim, a tekst polski użyty jest tylko w dwuch mniejszych ogłoszeniach dotyczących sygnałów przy wjeździe do portu.

Rzecz znamienna, że przepisy policyjne dla portu gdańskiego ogłoszone są w pełnem brzmieniu na kilkudziesięciu stronach tylko po niemiecku, po angielsku zaś podany jest również bardzo obszerny wyciąg z tych przepisów. Po polsku ani słowa.

W tym dziale widoczny jest brak wpływu Rady Portu, która gdyby miała możność po temu zapewneby żądała również chociażby wyciągu polskiego. Wszak port gdański jest portem dla Polski, złączony jest z nią unją celną i faktycznie zawdzięcza swój rozkwit współpracy z Polską. Dziwnym się więc wydaje brak objaśnienia przepisów policyjnych dotyczących portu w tłumaczeniu polskiem.

Czy wobec tego braku napis na okładce książki „Sprawdzone przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku" jest wogóle prawdziwy, przypuszczamy raczej, że Rada Portu sprawdzała jedynie swoją część i nie dawała placet swego na pomijanie języka polskiego w pozostałym tekście wydawnictwa.

Obliczając stosunek wzajemny tekstów niemieckiego, polskiego i angielskiego stwierdzić możemy, że tekst niemiecki przewyższa polski przeszło dwukrotnie, a angielski o jakieś 50 %. Zachodzi więc pytanie dla czego w tytule i w spisach język polski stoi na drugim miejscu, angielski na trzecim. To drugie miejsce wyraźnie świadczy o tem, że nakładcy dobrze zdawali sobie sprawę o prawach języka polskiego w podobnem wydaniu, które nie mogą być mniejszemi aniżeli prawa języków międzynarodowych angielskiego lub francuskiego.

Czy liczne firmy polskie, które podtrzymały to wydawnictwo swemi ogłoszeniami były poinformowane o tem, że tekst polski nie będzie równo-

rzędny nawet do angielskiego? O ile nam wiadomo zapewniano firmy polskie o równorzędnem traktowaniu tekstów, w wykonaniu jednak wydania zbagatelizowano sprawę i nie dotrzymano przyrzeczenia.

Chcielibyśmy tylko na przyszłość przestrzec nasze firmy lubiące nieraz szeroki gest w zagranicznych wydaniach, ażeby zagwarantowały sobie na piśmie płatność ogłoszeń, tylko w takim razie, gdy warunki zostaną dotrzymane i wydanie ukaże się rzeczywiście dwu lub trzyjęzykowe we właściwym słowa znaczeniu, t. zn. ilość tekstów w poszczególnych iezykach będzie ściśle jednakowa.

Czas niewątpliwie zresztą zrobi swoje i będziemy mieli wydania o porcie gdańskim coraz więcej odpowiadające jak istotnemu stanu rzeczy, tak też potrzebom interesentów z 30 000 000 obszaru ciążenia portu gdańskiego.

Ślizgowiec oceaniczny Remy.

Le Yacht podaje garść szczegółów o ślizgowcu oceanicznym systemu Adrjana Remy, który został już zestawiony ze składowych części w przeszłym tygodniu w Paryżu.

Aparat ten zbudowany został według systemu podwójnych pływaków podtrzymujących kabinę środkową i jest wynikiem rozległych studjów wynalazcy, który przeprowadzał wieloletnie próby na mniejszych modelach tego rodzaju, tak na morzu, jak też w basenie doświadczalnym.

Przy pomocy prywatnej p. Remy udało się nareszcie zbudować aparat właściwej wielkości, mimo iż pierwotny ślizgowiec oceaniczny był projektowany nawet na długość 80—100 metrów. Tak wielki ślizgowiec miałby nawet wytrzymać podróż oceaniczną podczas burzliwej pogody.

Podstawą systemu Remy jest naśladowanie kadłubem kształtu delfina, który to kształt ma zapewniać największe wynurzenie się z wody i największą szybkość. Wyłącznie dla utrzymania równowagi połączono ze sobą dwa jednakowe kadłuby. Te pływaki metalowe mają długość 22 metry, przy największej grubości 2,30 mtr. Wewnątrz pływaków znajduje się 54 zbiorniki zawierające 8 000 litrów benzyny i 800 oleju. Jedynie końce pływaków nie mają wewnątrz siebie zbiorników na paliwo płynne. Kabina środkowa osadzona jest na nieznacznej wysokości pomiędzy pływakami w kadłubie kształtu leżącego walca. Ma ona długość 9 metrów, wysokość, a zarazem średnicę 2,80 metra Końce jej zaostrzone są w kształcie stożków, a w środkowej części wznosi się nad nią nadbudówka dla pilota.

Całkowita waga aparatu uszykowanego do drogi wynosi 19 ton. Szerokość jego całkowita 7 metrów, wysokość zaś nad linją wodną 4 metry. Ślizgowiec otrzyma motor Lorraine 650 koni, 18-u cylindrowy. Śmigło będzie robiło 1.500 obrotów na minutę. Ślizgowiec udał się obecnie własnemi środkami do Cherbourga, skąd będzie czynione usiłowania dotrzeć do Azorów. Konstruktor ma nadzieję, zresztą mało uzasadnioną, osiągnięcia Nowego Jorku w ciągu 75 godzin.

Niewątpliwemi zaletami tego aparatu są: połączenie zasady podwójnych łodzi indyjskich, nie wywrotnych nawet na załamujących się falach przybrzeżnych oceanu, z pełnemi kształtami pływaków o większej nośności aniżeli pływaki hydroplanów. Niewątpliwie ślizgowiec ten żeglować będzie bardzo mokro, za wyjątkiem wypadków spokojnego morza, jednak zamknięcie kabiny jakby w pocisku leżącym świadczy o tem, że wynalazca liczył się z tą właściwością tego typu ślizgowca.

RUCH PORTOWY

GDYNIA

Na wejściu:

9 maja: szw. hol. **Holger** 15 t. z szw. licht. **Halsta III** 473 t. z Karlshamnu 825 t. kamienia (Behnke i Sieg), lit. par. **Stephanie** 438 t. z Lipawy próżny (Reinhold), pol. par. **Katowice** 1 108 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska).

10 maja: norw. par. **Karmoy** 1 440 t. z Gdańska próżny (Reinhold), pol. żagl. z mot. **Lwów** 964 t. z Gdańska próżny (Reinhold), gd. par. **Hammonia** 658 t. z Aalborga próżny (Hartwig), łot. par. **Linhope** 815 t. z Rygi próżny (Pol. Lloyd), szw. par. **Indus** 358 t. z Kristinehamnu próżny (Polsko-Skand), ang. par. **Shakespeare** 3 154 t. z Rangoon próżny (Pam).

11 maja: norw. par. **Furulund** 678 t. z Breviku próżny (Polsko-Skand), niem. par. **Ragnar** 434 t. z Aabenraa próżny (Speed), szw. par. **Thure** 296 t. z Roztoku próżny (Pam), niem. par. Kurt **Hartwig Siemers** 648 t. z Gdańska próżny (Reinhold), szw. par. **Kullen** 277 t. z Strömstadu próżny (Pam).

12 maja: łot. par. **Everene** 1 064 t. z Tlöckfjordu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Reva** 716 z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Brünhilde** 863 t. z Rotterdamu 1850 t. tomasyny (Hartwig), niem. par. **Hansa** 612 t. z Nykjöbingu próżny (Speed), norw. par. **Vestmanröd** 344 t. z Horsensu próżny (P. Sk.).

13 maja: niem. par. **Carl Cords** 399 t. z Gdańska próżny (Hartwig), niem. par. **Hilde** 852 t. z z Lubeki próżny (Reinhold), niem. par. **Anneliese** 420 t. z Gdańska próżny (Reinhold).

14 maja: łot. par. **Turaida** 1 476 t. z Gandawy próżny (Voigt), niem. par. **Lothar** 258 t. z Hamburga 325 t. ryżu (Hartwig).

15 maja: szw. par. **Ragnar** 430 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Robur I** 578 t. z Hudiksvallu próżny (Reinhold), ang. par. **Akenside** 1 139 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand), niem. par. **Franz Rudolf** 850 t. z Odense próżny (Polsko-Skand.).

16 maja: szw. par. **Fredman** 546 t. z Göteborga próżny (Reinhold), szw. par. **Ascania** 404 t. Gdańska próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Dione** 658 t. z Kilonji próżny (Reinhold).

17 maja: niem. par. **Travemünde** 1 057 t. z Lubeki próżny (Reinhold).

18 maja: norw. par. **Ara** 557 t. z Göteborga 400 t. kostki brukarskiej (Speed), duń. par. **Belgien** 1 174 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), pol. par. **Poznań** 1 122 t. z Włoch i Hamburga 1 268 t. z ryżu, 1,000 t. fosfatów i 2 t. wina (Żegl. Polska), szw. par. **Trelleborg** 378 t. Gdańska próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Sirius** 1 098 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.),

19 maja: fr. par. **Virginie** 3 463 t. z Havru 25 pasażerów, 22 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.), lit. par. **Stephanie** 434 t. z Rygi próżny (Reinhold), łot. par. **Venta** 1 157 z Kotki próżny (Polski Lloyd), niem. par. **Eberhard** 338 t. z Hamburga 400 t. ryżu (Hartwig), szw. par. **Elsie** 827 t. z Munkedalu próżny (Pam), szw. par. **Erna** 614 t. z Lysekilu 1 365 t. kostki brukarskiej (Pam).

20 maja: łot. par. **Everelsa** 1 344 t. z Reykjaviku próżny (Polsko-Skand.).

21 maja: niem. par. **Kapitän Kross** 395 t. z Nyköpingu próżny (Prowe), pol. par. **Gdynia** 236 t. z Kopenhagi 117 pasażerów (Żegl. Polska), pol. par. **Robur II** 798 t. z Vesteraes próżny (Polsko-Skand.).

22 maja: szw. par. **Aina** 773 t. z Moss próżny (Pam), szw. par. **Inga** 715 t. z Svendborga próżny (Pol.-Skand.), pol. par. **Kraków** 1 122 t. z Göteborga próżny (Żegl. Polska), niem. par. **Asgard** 1 449 t. z Szczecina pórżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

2 maja: niem. par. **Franz Fudolf** 850 t. do Odense z węglem (Żegl. Polska), norw. par. **Damptre** 1 105 t. do Helsingforsu z węglem (Hartwig), pol. par. **Robur I** 573 t. do Hudiksvallu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Kajsa** t. do Göteborga z węglem Pol. Ag. Morska).

3 maja: ang. par. **Akenside** 1 139 t. do Gandawy z węglem (Pol.-Skand.), niem. par. **Alexandra** 438 t. do Gdańska próżny (Hartwig), szw. par. **Regulus** 492 t. do Oetterbacken z węglem (Polsko-Skand.).

4 maja: szw. par. **Merkur** 800 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.).

5 maja: pol. par. **Niemen** 1 845 t. do Bony z węglem (Żegl. Polska), łot. par. **Krivs** 823 t. do Pargasu z węglem (Hartwig), niem. par. **Stormarn** 846 t. do Helsingforsu z węglem (Prowe), gd. par. **Echo** 556 t. do Oslo z węglem (Hartwig), niem. par. **Selma** 818 t. do Karrebäksminde z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Eberhard** 338 t. do Gdańska próżny (Hartwig), franc. par. **Virginie** 3 463 t. do Havru z 436 pasażerami i 6 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.).

7 maja: pol. par. **Kraków** 1 122 do Göteborga z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Manfred** 323 t. do Gunneha Brygga z węglem (Polsko-Skand.).

9 maja: szw. par. **Inga** 731 do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.).

9 maja: szw. par. **Lord** 918 t. do Kotki z węglem (Speed), niem. par. **Phila**

727 t. do Oslo z węglem (Pol.-Skand).

10 maja: pol. par. **Toruń** 1 122 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska), ang. par. **Novington** 2 100 t. do Yxpila próżny (Pam), fsk. par. **Wima** 1 871 t. do Helsingforsu z węglem (Polski Lloyd), szw. par. **Magnar** 648 do Halmstadu z węglem (Pam), łot. par. **Gauja** 896 t. do Rygi z węglem (Polski Lloyd), niem. par. **Kurland** 771 t. do Sundsvallu z węglem Polsko-Skand.).

11 maja: niem. par. **Ellen Larsen** 1 160 t. do Gdańska próżny (Pam), lit. par. **Stephanie** 438 t. do Rygi z węglem (Reinhold).

12 maja: pol. par. **Katowice** 1 108 t. do Gefle z węglem (Żegl. Polska), norw. par. **Karmoy** 1440 t. do Greaker z węglem (Reinhold), gd. par. **Hammonia** 658 t. do Mariageru z węglem (Hartwig), łot. par. **Linhope** 815 t. do Pargasu z węglem (Pol. Lloyd), szw. par. **Indus** 358 t. do Trollhättan z węglem (Polsko-Skand.).

13 maja: niem. par. **Ragnar** 434 t. do Trangsundu z węglem (Speed), szw. par. **Thure** 296 t. do Sölvesborga z węglem (Pam), niem. par. **Kurt Hartwig Siemers** 648 t. do Abo z węglem (Reinhold).

14 maja: norw. par. **Furulund** 678 t. do Stamsundu z węglem (Pol.-Skand), norw. par. **Vestmanröd** 344 t. do Wyborga z węglem (Polsko-Skand), niem. par. **Hilde** 852 t. do Porsgrundu z węglem (Reinhold).

15 maja: szw. par. **Reva** 716 t. do Vesteraes z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Anneliese** 420 t. do Björkö z węglem (Reinhold), niem. par. **Carl Cords** 499 t. do Wyborga z węglem (Hartwig), niem. par. **Lothar** 258 do Lipawy z węglem (Hartwig).

16 maja: łot. par. **Everene** 1 064 t. do Helsingforsu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Brünhilde** 863 t. do Parnawy próżny (Hartwig), szw. par. **Ribersborg** 706 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.).

17 maja: pol. par. **Gdynia** 237 t. do Kopenhagi z 117 pasażerami (Żegl. Polska), łot. par. **Turaida** 1 476 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. **Iwar** 715 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold).

18 maja: niem. par. **Hansa** 612 t. do Björkö z węglem (Speed), pol. par. **Robur I** 576 t. do Vesteraes z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. **Akenside** 1 139 t. do Gandawy z węglem Polsko-Skand.), szw. par. **Fredman** 546 t. do Wyborga z węglem (Reinhold).

19 maja: niem. par. **Franz Rudolf** 850 t. do Assensu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Ascania** 404 t. do Hernösandu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Dione** 658 t. do Abo z węglem (Reinhold), niem. par. **Travemünde** 1 057 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), fr. par. **Virginie** 3 463 t. do Havru z 475 pas. 160 kg. drobiny (Cie Gen. Transatlant.).

20 maja: szw. par. **Ragnar** 430 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Trelleborg** 378 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Eberhard** 338 t. do Gdańska próżny.

21 maja: szw. hol. **Holger** 15 t. z licht. **Halsta** III 473 t. do Stege z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. **Belgien** 1 174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), lit. par. **Stephanie** 436 t. do Lipawy z węglem (Reinhold).

22 maja: szw. par. **Kullen** 277 t. do Sarpsborga z węglem (Pam.), szw. par. **Sirius** 1 098 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Elsie** 827 t. do Göteborga z węglem (Pam), niem. par. **Kapitän Kross** 395 t. do Helsingforu z węglem (Prowe).



Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

FRANCJA.

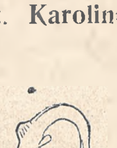
Kongres zastosowania motorów w żegludze. W portach francuskich Havre i Rouen od 1-go do 4-go lipca b. r., z okazji tygodnia morskiego odbędzie się kongres w sprawach zastosowania motorów wybuchowych i spalinowych do żeglugi wielkiej.

Kongres ten jest zorganizowany przez związek morskiej prasy francuskiej przy współudziale ligi morskiej i kolonjalnej. Na czele związku stoi senator Brindeau, prezes komisji studjów marynarki handlowej.

Sekretarjat kongresu mieści się w Paryżu, rue Jose-Marie-de-Heredia, 12.

Przywóz świeżej ryby do portu gdańskiego.

8 maja:
duń. żagl. z mot **Ingeborg** 6 z Helu.
11 maja:
duń. żagl.z mot. **Karoline Marie** 10 z Svendborga.





Ruch portowy w piewszej dekadzie maja

Pierwsza dekada liczbami swojemi już stwierdza znaczny wzrost przeciętnego ruchu w stosunku do kwietnia.

Przybyło do portu w I-szej dekadzie maja statków morskich 33 o łącznej ładowności 30.454 t. r. n., w tej liczbie polskich 5, szwedzkich 9, niemieckich 7, łotewskich 3, angielskich i gdańskich po 2, duńskich, francuskich, norweskich, fińskich, litewskich po 1.

Wśród statków tych było próżnych 25, z pasażerami 1, z pasażerami i drobnicą 1, z pasażerami i tomasówką 1, z ryżem 2, z tomasówką 1, z kamieniem 1, z ryżem i drobnicą 1.

Przyjechało morzem 124 pasażerów oraz przywieziono: ryżu 9.676 t., tomasówki 4.000 t., kamienia 825 t., wina i drobnicy 12 ton. Łączny przywóz wyraził się liczbą 14.513 ton.

Odpłynęło z portu w dekadzie statków 31 z 29.118 t. ładowności. Próżnych statków na wyjściu było tylko 5, z węglem natomiast 24, z pasażerami 1, z pasażerami i drobnicą 1.

Odjechało morzem 540 pasażerów. Węgla wywieziono 52.411 t., w tem 2696 t. węgla statkowego.

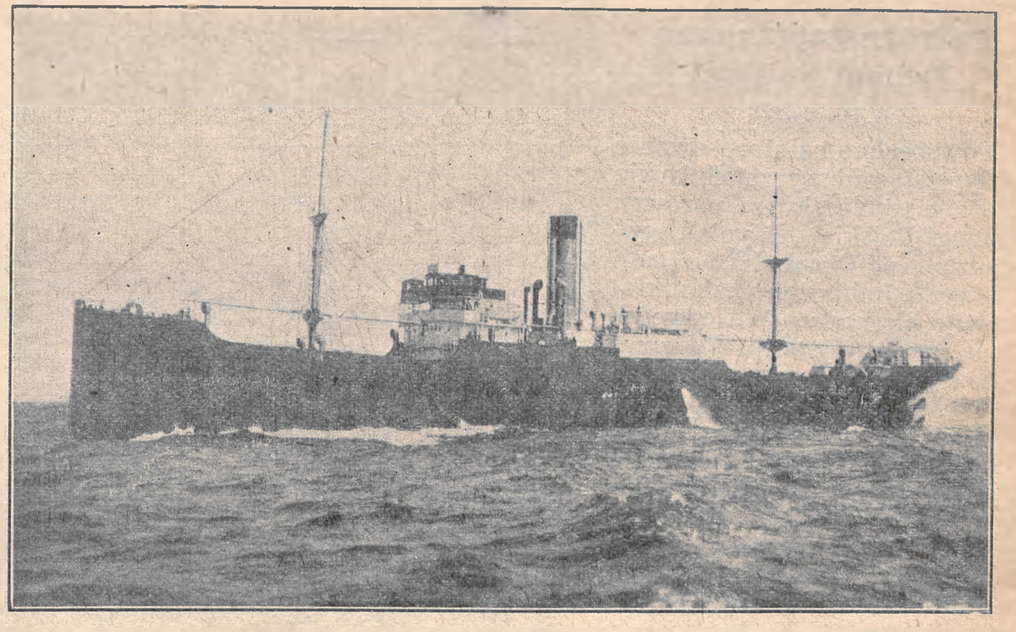
Opłat portowych pobrano 31.389 złotych.

Przyjęcie Polek Amerykanek w Gdyni.

Jak już podawaliśmy, na jednym z większych parowców kompanji transatlantyckiej przybędzie do Gdyni w drugi dzień Zielonych Świąt wycieczka liczniejsza rodaczek naszych z Ameryki. W celu przyjęcia tej wycieczki, tak mile w całej Polsce oczekiwanej, zawiązał się specjalny komitet, który niewątpliwie spełni powierzone mu szczytne zadanie przygotowania godziwego przyjęcia zwiedzającej Macierz pielgrzymki Polek-Amerykanek.

Głębokość przy łuszczarni.

Jak się dowiadujemy z miarodajnego źródła głębokość w dojeździe do łuszczarni ryżu w Gdyni już od miesiąca przekracza 8 metrów, gdy tymczasem „Shakespeare", największy statek, który był dotąd przyszedł z ryżem do Gdyni ma zanurzenie z pełnym ładunkiem 7,40 m. stądby wynikało, że istnieje wystarczający zgórą półmetrowy „pas de pilote" pozwalający odrazu podprowadzać nawet statki tej wielkości wprost do nabrzeża łuszczarni ryżu. Jeśli statki nie są odrazu podprowadzane tam, to dzieje się to jedynie dlatego, że objętość magazynu jest niewystarczająca. Z innej strony część ryżu jest przeznaczona do dalszej kolejowej odsyłki co również przyczynia się do załatwiania statków z ryżem pierwotnie przy hangarze rządowym, po czem dopiero przecholowuje się parowce pod samą łuszczarnię.


Parowiec „Niemen" 5020 ton DW.

Ruch portowy w Gdyni

W ostatnim tygodniu przybyło do Gdyni 20 parowców o łącznej ładowności 18.962 t. r. n., w tej liczbie 3 polskie, 5 szwedzkich, 6 niemieckich, 2 łotewskie, francuskich, duńskich, fińskich, gdańskich — po 1.

Ze statków tych 15 przybyło próżnych, 2 z tomasówką, 1 z ryżem, 1 z pasażerami i drobnicą, 1 z pasażerami. Na wejściu zatotnowano 122 pasażerów, oraz 4.706 t. ładunku, w tem 400 t. tomasówki, 700 t. ryżu, 6 t. wina.

Odpłynęło z portu w tygodniu 19 parowców o łączn. ładowności 17.692 t. r. n. w tej liczbie próżnych 2, z pasażerami i drobnicą 1, z węglem 16. Na wejściu zanotowano 436 pasażerów (do Francji), 34,854 t. węgla, oraz 6 t. drobnicy.

Wycieczka amerykańska przybywa dopiero 29-go

Parowiec francuski Rochambeau z wycieczką Polek-Amerykanek przybędzie do Gdyni dopiero 29-go maja o godz. 9-ej rano.



Ze Stoczni Gdańskiej

W Stoczni Gdańskiej, jak zwykle, poza działem maszynowym, panuje ożywiony ruch w dziale reperacji okrętowych, a także budowa nowych statków zaczyna się ruszać.

Statek bocznokołowy, wybudowany dla „Towarzystwa żeglugi parowej" w Warszawie (właściciel M. Friedman) został całkowicie wykończony, a po przeprowadzeniu wstępnych prób, które udały się doskonale, czeka na próbę ostateczną odbiorczą mającą się odbyć 22 bm. Nazwa została nadana statkowi „Bałtyk".

Dla mających się budować dwóch statków norweskich, przygotowuje się obecnie rusztowanie boczne na helingach. Materjały nadchodzą w przyspieszonym tempie, gdyż założenie kilu odbyć się musi jeszcze w bieżącym miesiącu. Zaznaczyć przytem trzeba, co już niejednokrotnie podkreślaliśmy w prasie, że niestety Stocznia nie może niektórych profili okrętowych zamawiać w naszych hutach krajowych, gdyż one dotychczas np. profili na wręgi wogóle nie walcują.

Po zupełnem odrestaurowaniu, torpedowiec nasz „Krakowiak" przygotowuje się do opuszczenia Stoczni wybierając się na ćwiczenia morskie.

Statek Koszarowy Marynarki Wojennej „Bałtyk" dotychczas znajduje się przy nabrzeżu Stoczni.

W dokach pływających Stoczni znajdują się obecnie dwa większe

Podróże zagraniczne Żeglugi Polskiej

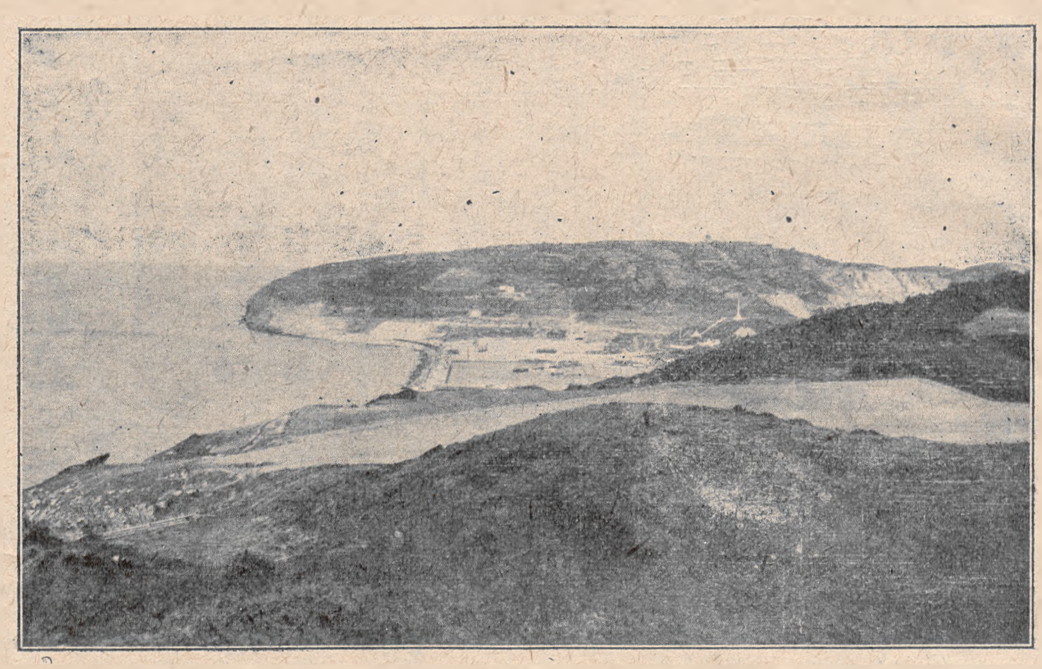
w roku 1928

Powszechne zainteresowanie wzbudzają nadzwyczaj ciekawie ułożone wycieczki na parowcu Żeglugi Polskiej „Gdynia“, prowadzące na Bornholm, do Danji i Szwecji. Jedna wycieczka skierowuje się nawet do Norwegji, dwie inne do Estonji, Finlandji i Łotwy.

Trudne warunki nawigacyjne jesienią roku 1927-go wykazały świetne właściwości morskie „Gdyni“, który się trzma na fali lepiej niż wiele znacznie większych statków.

Komendantem statku jest doświadczony marynarz kapitan wielkiej żeglugi K. Ryński.

Statek zaopatrzony jest w 4 duże łodzie ratunkowe, które mogą zabrać 120 osób. Prócz tego są na statku 4 tratwy ratunkowe dla około 80 osób, koła ratunkowe po jednym na każdego pasażera.



Bornholm — port Hammershus



Bornholm — skały

Wypadki ze statkami osobowemi latem na Bałtyku należą do nadzwyczajnych wyjątków i od dziesiątków lat nie było poważniejszych awaryj z tego rodzaju statkami w sezonie letnim.

Parowiec „Gdynia“ jest ostatnim słowem komfortu, przedstawiając jakby pływający hotel, nadzwyczaj wygodny, z którego pasażerowie mogą wygodnie zwiedzać stolice skandynawskie i bałtyckie, nie ponosząc drogich kosztów utrzymania w tych krajach, mających przeważnie drożyznę większą od naszej.

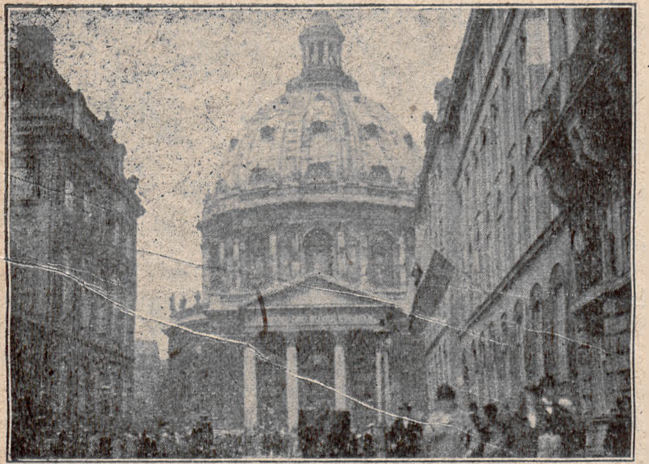
Paszporty zagraniczne dla członków tych wycieczek nie są wymagane, istnieje również 66% zniżka kolejowa w drodze powrotnej kolejami polskiemi.



Kpt. wielkiej żeglugi Ryński na mostku rozkazowym „Gdyni“

Wszystko powyższe daje rękojmię zupełnego powodzenia tych wycieczek w tegorocznym sezonie.

Ilustracje nasze przedstawiają parowce „Gdynię“ i „Gdańsk“, urządzenie wewnętrzne „Gdyni“, oraz zdjęcia z wyspy Bornholm i Kopenhagi, dokąd skierowuje się w roku bieżącym 8 wycieczek i między innymi pierwsza wycieczka na Zielone Świątki.



Kopenhaga — kościół marmurowy

Największy polski statek handlowy.

Na poprzedniej stronie podajemy zdjęcie parowca Ż. P. „Niemen“. Znajduje się on obecnie w porcie Bona [Algier] gdzie wyładowuje 4.600 t. węgla, które załadował w Gdyni.

Miejsca przeładunkowe w porcie gdyńskim.

Gdynia posiada obecnie 15 miejsc przeładunkowych dla okrętów.

Nie wszystkie te miejsca nadają się jednakowo do ładowania lub wyładowania poszczególnych ładunków. Jedne się nadają do przeładunku węgla, drugie dla drobnicy i ładunku workowego lub w beczkach, trzecie służą nieraz dla statków pasażerskich i jako stanowiska zapasowe, jedno zaś stanowisko jest prywatne.

Odległości pomiędzy poszczególnemi stanowiskami są znaczne. Ażeby dostać się do przystani łuszczarni ryżu do wysuniętych stanowisk na molo południowem trzeba nałożyć przeszło 3 km. drogi. Wszystko powyższe wskazuje, że już i dziś konieczne są wskazówki ażeby orjentować się w rozmieszczeniu stanowisk dla okrętów w porcie gdyńskim.

W naszych sprawozdaniach codziennych stanowiska są oznaczone numerami kolejnemi.

Stanowiska 1-5 znajdują się po wewnętrznej stronie molo południowego.

Stanowiska 6-8 znajdują się przy gdyńskim, prawym brzegu basenu wewnętrznego.

Stanowisko 15 leży przy łuszczarni ryżu w wewnętrznym, zachodnim rogu basenu. Do niedawna oznaczaliśmy je jako 13-e. Ażeby nie naruszać kolejności pomiędzy stanowiskiem 12-ym a 14-ym, leżącemi obok siebie podajemy obecnie przystań łuszczarni ryżu jako nr. 15.

Stanowiska przy molo południowem.

Są to stanowiska najwcześniej uruchomione i przeznaczone obecnie do ładowania węgla, a w bliskiej przyszłości również do wyładowywania rudy żelaznej. Wewnętrzne stanowiska Nr. 1 i 2 znajdują się pod dźwigami mostowemi. Są to stanowiska od dłuższego czasu zaopatrzone w środki przeładunkowe (krany); dalej ku końcowi molo na stanowiskach 3, 4 i 5 stoją zazwyczaj dwa statki, lecz również mogą stać 3 mniejsze, co jest jednak rzadkością. Stanowiska te są wydzierżawione na 36 lat Polsko-Skandynawskiemu i Towarzystwu, które uruchamia przy nich w maju i w czerwcu jeden po drugim 2 dźwigi portalowe dla węgla i rudy, oraz wywrotnicę mostową dla węgla, z rozpiętością na 5 torów, która stanie w październiku,

Przeładunek masowy towarów odbywa się tu jeszcze środkami własnemi, a wkrótce będzie to najlepiej wyposażone miejsce w całym porcie dla ładowania węgla i wyładowania rudy.

Zewnętrzne stanowiska na południowej stronie molo czynne tylko wtedy gdy niema silnego wschodniego wiatru. Stanowisko 6 ma najwięcej wody, natomiast stanowisko 8-e ma mniej wody niż 6-te i 7-e i jest rzadziej używane dla celów przeładunkowych. Przeładowuje się tu również węgiel na wszystkich trzech stanowiskach.

Miejsca te również są eksploatowane przez Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe.

Miejsca przeładunkowe molo południowego nie łączą sie bezpośrednio z innemi miejscami przeładunkowemi przy basenie wewnętrznym, jednak między podstawą molo południowego a wejściem do basenu biegną tory w pewnej odległości od brzegu. Tu, przy torach, bywało składowane przygotowane na eksport drzewo, kopalniaki, jednak Gdyni jeszcze nie można uważać za port przystosowany do wywozu drzewa.

Przy wejściu do basenu znajduje się przystań jak dotąd najgłębsza w porcie gdyńskim. Mogą tu przybijać do nabrzeża statki o zanurzaniu $8^{1}/_{2}$ metrowem, głębokość zaś w dojeździe przewyższa 9 metrów. Stanowiska dla statków istnieją obecnie tylko na gdyńskim brzegu basenu, podczas gdy oksywski brzeg będzie dopiero później przystosowany do użytku handlowego. Nie dotyczy to oczywiście łuszczarni ryżu, która leży w samym końcu wewnętrznym oksywskiego brzegu i ma nabrzeże otwarte już obecnie dla ruchu.

Pierwsze stanowiska Nr. 9 i 10-ty, licząc od wejścia do basenu są obsłużone przez hangar rządowy, pomiędzy którym a statkami tu ocumowanemi biegną dwa tory, po drugiej zaś stronie hangaru jeszcze trzy. 2 mniejsze statki mogą tu jednocześnie ładować lub wyładowywać. Są tu krany elektryczne portalowe, do maja br. jeszcze nie uruchomione. Dzięki tym kranom tory oddzielające statek od hangaru nie będą przeszkodą dla bezpośredniego przenoszenia w powietrzu towarów, nawet ponad pociągami i w pewnych warunkach może odbywać się jednoczesne ładowanie z wagonów i wyładowywanie ze statku na hangary, lub odwrotnie.

Stanowisko Nr. 9, o ile oba miejsca są zajęte jest w mniejszym stopniu obsłużone przez linję hangaru aniżeli stanowisko Nr. 10. Większe statki o nośności 5—9.000 ton, jak np. te, które przywożą ryż z Birmy, lub wywożą cement do Ameryki Południowej, zajmują oba miejsca naraz.

Dalsze stanowiska 11 i 12 znajdują się już za lekkiem załamaniem się nabrzeża w kierunku południowem. To załamanie się jest granicą miejsc Nr. 10 i 11. Stanowiska 11 i 12 mają już wykończone nabrzeże na dwa mniejsze statki lub jeden większy. Staną tu również krany dla przeładunku drobnicy i ładunku workowego i beczkowego.

Te stanowiska również mają dużą głębokość i stanowią jeden kompleks ze stanowiskami Nr. 9 i 10.

Stanowiska 13 i 14 około miejsca przybijania promu są stanowiskami statków pasażerskich Żeglugi Polskiej i dotąd służyły wyłącznie dla tego celu, lecz obecnie zaczynają służyć również do ruchu towarowego.

Stanowiska 11, 12 i 13 są jedynemi wśród miejsc dla statków towarowych, które mają również dojazd kołowy. Pozatem w całym porcie przeładunek może się odbywać tylko ze statków na kolej lub odwrotnie.

Stanowisko przy łuszczarni ryżu, które oznaczamy obecnie jako Nr. 15, przy oddanej do użytku długości przystani — 150 metrów, jest oczywiście stanowiskiem na dwa statki, lecz wobec tego, że do łuszczarni zawijają wyłącznie statki większe, o długości ponad 100 metrów, w praktyce jest tu jedno stanowisko okrętowe. Łuszczarnia ryżu ze swą przystanią stanowi narazie zupełnie odosobnioną „wyspę przeładunkową“, która dopiero po pewnym czasie złączy się ze stanowiskami przy hangarze przez dalszą rozbudowę linji stanowisk 11 i 12 w kierunku lądu, oraz przez powstanie składów i przystani przy krótszej, południowej stronie basenu. Mają tam powstać składy rybne i inne.

Nieco o poczcie portowej w Gdyni.

Poczta portowa w Gdyni jest otwarta w godzinach 9—12 i 3—6, co nie można uważać za właściwe dla portowego urzędu pocztowego, gdzie ruch koncentruje się wyraźnie w pierwszej połowie dnia. Port tej miary co Gdynia potrzebuje urzędu portowego zaopatrzonego w telefoniczną rozmównicę publiczną i czynnego bez przerwy od godz. 7-mej rano do godz. 4-tej, lub lepiej 6-tej po południu.

Wtenczas spełni ona swe doniosłe znaczenie służyć jako najbliższy łącznik pracowników żeglugowych i handlowych w porcie z miastem, z krajem i z całym światem.

Byłoby bardzo pożądane, by władze pocztowe zechciały zwrócić uwagę na szczególną rolę i zadania portowego urzędu pocztowego w Gdyni.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

5 maja: holend. par. Ittersum 783 t. z Korsör próżny (Polsko-Skand.), holend. ż. z mot. Wim 99 t. z Kłajpedy próżny (Prowe, dworzec nadw.), norw. par. Blaotjeld 1. 652 t. z Sönderborga próżny (Reinhold, Alldag), duń. par. Knud Villemoes 851 t. z Koldingu próżny (Reinhold, Westerplatte), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), szw. par. Trelleborg 377 t. z Rotterdamu ze zbożem (Behnke i Sieg, Russenhof), ang. par. Carolus 1341 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand, Legan), niem. żagl. z mot. Carlshütte 92 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z tow. (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Eberhard 338 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Irmgard 84 t. z Neustadt z pszenicą (Bergenske, kan. port.ł.

6 maja: niem. żagl. z mot. Annemarie 125 t. z Kłajpedy próżny (Prowe, b. skład węgla mar.), szw. żagl. Elida 58 t. z Ystadu z pszenicą (Westerpl.), szw. par. Jan 488 t. z Lipawy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Bojan 609 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. żagl. Leif 149 t. z Królewca próżny (Westerpl.), szw. żagl. Hilde 63 t. z Malmö z żytem (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Klippdon 75 t. z Enköpingu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Waldemar 69 t. z Malmö z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Berta 291 t. z Södertelje z pszenicą (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Attilie 286 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), szw. żagl. z mot. Ingo 91 t. z Göteborga z żelastwem (Ganswindt, Möwenschanze), niem. par. Karl 166 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Rokta 190 t. z Westerwick próżny (Polsko-Skand., Victoriawand), niem. par. Katarina Dorothea Fritzen 60 t. z Korsöru z żelastwem (Bergenske, Möwenschanze), niem. par. Bavaria 553 t. z Elbingu próżny (Norddt. Sch. A. G., kan. port.), szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z pszenicą i towarem (Bergenske, kan. port.), duń. żagl. z mot. Ib 27 t. z Ystadu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), fsk. par. Herakles 2945 t. z Buenos Aires ze zbożem (Bergenske, Russenhof), szw. par. Sirius 447 t. z Karlstadu próżny (Pol. Ag. Morska, Westerplatte), duń. par. Taarnborg 773 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, most Breitenbacha), szw. żagl. z mot. Fulton 80 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), hld. par. Alexandra 354 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), duń. par. Tula 718 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. ż. z m. Martin 50 t. z Nystadu z pszenicą (Ganswindt, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Albatros 52 t. z Greifswaldu z żytem (Westerplatte), szw. par. Robert 1604 t. z Göteborga próżny (Polsko-Sk., Victoriawand).

7 maja: szw. par. Atos 1254 t. z Landskrony próżny (Artus, basen Holmu) norw. par. Bestum 1086 t. z Sarpsborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Dagny 659 t. z Norrköpingu próżny (Behnke i Sieg, Victoriawand), norw. ż. z mot. Carrie 99 t. z Aarhus z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. W. C. Frohne 186 t. z Wismaru z towarem i pszenicą (Prowe, kan. port.) niem. ż. z mot. Regina z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Kehrwieder z Fehmarnu z pszenicą (Bergenske, Westerplatte), duń. żagl. z mot. Orkney z pszenicą (Ganswindt, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Käte z Hamburga z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Immenhof 156 t. z Yarmouth ze śledziami (Shaw Lovell, kan. port.), szw. par. 7dith z Sölvesborga próżny (Polsko-Skand., Wisłoujście), fsk. p. Aegir 457 t. z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. żagl. z mot. Gerda z Kallundborga z pszenicą (Bergenske, Westerplatte). duń. par. Romö, ang. par. Athelbeach 3472 t. z Liverpoolu próżny (Scharenberg, Holm), szw. par. Ellen 143 t. z Karlskrony z kamieniem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Admiral z Antwerpji z pszenicą (Reinhold, kan. port.), duń. par. Eli próżny (Stocznia gdańska).

7 maja: duń. par. Romö 711 t. z Kallundborga próżny (Lenczat, Legan), szw. par. Castor 406 t. z Lysekilu z kamieniami (Bergenske, Ballastkrug), niem. par. F. W. Fischer 601 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Raiffeisen becken), szw. żagl. Haerta 121 t. z Karlshamnu z kamieniami (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Skard 1099 t. z Skien z saletrą (Befr. Ges., Wisłoujście), niem. par. Bonus 519 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), duń. żagl. z mot. Noah 85 t. z Nyköpingu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Anders 55 t. z Augusteburgu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.).

8 maja: niem. żagl. z mot. Wohlfahrt 63 t. z Rudköpingu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Sigulda 1260 t. z Gandawy próżny (Voigt, Victoriawand), duń. żagl. z mot. Ingeborg 6 t. z Helu z świeżą rybą (Gdańsk), szw. par. Rurik 217 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg kan. port.), niem. par. Tatti 353 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Legan), szw. żagl. z mot. Henrik 68 t. z Lubeki z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Amrum 558 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, basen amunicyjny), fr. par. Chateau Yquem 1240 t. Bordeaux z towarem (Worms, dworzec nadwiśl.), niem. par. Liti Larsen z żelastwem (Westerpl.), szw. par. Delos 185 t. próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), duń. żagl. z mot. Anna 54 t. z Haderslevn z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Kolpino 1465 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson, kolej nadwiślańska).

8 maja: niem. żagl. z mot. Kurt Georg 63 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Möwenschanze), niem. ż. z m. Sekundt 41 t. z Neustadt z pszenicą (Prowe), Westerpl.), hld. par. Katvyk 929 t. z Lubeki próżny (Bergenske, Westerplotte), szw. ż. Sylvia 169 t. z Raa próżny (Voigt, Westerpl.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), pol. par. Robur II 798 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Venezia 842 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Westerplatte), niem. par. Mineral 309 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefą), norw. par. Bomma 461 t. z Helsingborga z towarem (Bergenske, kan. port.).

9 maja: niem. par. Elin 361 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. żagl. z mot. Stina 78 t. z Steege z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Teutonia 768 t. z Helsingborga z brykietami żelaznymi (Schenker, wolna strefa), niem. par. Pallas 369 t. z Kolonji z resztą ładunku towaru (Wolff, kan. port.), duń. draga Suomi 295 t. z Kopenhagi próżna (Reinhold, kan. port.), szw. par. Hagar 219 t. Gefle z żelastwem (Behnke i Sieg), Westerpl.), szw. par. Dagny 383 t. z Sztokholmu próżny (Pam, Westerpl.), duń. par. England 1444 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Mary 1124 t. z Holtenau próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Wilhelm 406 t. z Rotterdamu z pszenicą (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Artushof 866 t. z Londynu z żelastwem (B. i S., Holm), szw. ż. z m. Kurt 52 t. z Strobystrandu z kamieniem (Berg. Westerpl.), niem. par. Stella 333 t. z Flensburga próżny (Prowe, Westerpl.), austr. mot. Donau 260 t. z Landskrony ze zbożem (Ganswindt, kan. port.).

9 maja: szw. par. Edda 177 t. z Malmö z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Bestrik 1093 t. z Malmö z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. żagl. z mot. Ingegard 74 t. z Inköpingu z pszenicą (Ganswindt, Westerplatte), szw.), szw. mot. Blenda 129 t. z Sundsvallu z masą papierową (Behnke i Sieg, kolej nadwiśl.), szw. żagl. Betty 149 t. z Karlshamnu z kamieniami (Artus, Feste Wand), niem. żagl. z mot. Waltraute 83 t. z Borgholmu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Anna 60 t. z Halmstadu z żytem (Ganswindt, Westerplatte).

10 maja: lit. par. Lydys 196 t. z Szczecina z towarem (Behnke i Sieg, kan. port), niem. par. cyster. Gustav Schindler 1380 t. z Hobro próżny (Scharenberg, Möwenschanze), szw. par. Ellen 1127 t. z Limhamnu próżny (Bergenske, Westerplatte), duń. par. Skonfaxe 1013 t. z Kopenhagi próżny (Lenczat, Westerplatte), niem. par. Baltic 1947 t. z Casablanca z towarem (Warta, kolej nadwiśl.), szw. par. Heros 652 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), szw. par. Hetströmen 249 t. z Karlshamnu z kamieniami (Artus, kan. port.), szw. żagl. z mot. Dagny 71 t. z Sztokholmu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Elsfleht 275 t. z żelastwem (Artus, Holm), niem. par. Warnow 551 t. z Gandawy z żelastwem (Reinhold, kan. port.), nag. par. Haarlem 564 t. z Leith z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. mot. Maagen 97 t. z Nyköpingu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.).

10 maja: szw. par. Alice 73 t. z Sztokholmu z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), grecki par. Michael E. Trychoglo z Kaffeir z fosfatem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), duń. żagl. z mot. Minde 61 t. z Malmö z zbożem (Befr. G., Westerplatte), szw. par.. Ascania 404 t. z Landskrony próżny (Behnke i Sie, Legan), duń. par. Hindsholm 876 t. z Manchesteru z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. hol. Caurus 4 t. z Wyborga próżny (Ganswindt, b. skład węgla mar.), norw. par. Balder 679 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., Westepl.), duń. par. Skanderborg 1156 t. z Malmö próżny (Bergenske, most Breitenbacha), szw. żagl. z mot. Trafik 82 t. z Grönköpingu z pszenicą (Danz. Schiff. K., Westerplatte), ang. par. Baltannic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (Unidet Baltic, kan. port. szw. par. Gudrun 452 t. z Helsingborga

próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Rabe 556 t. z Antwerpji z towarem i zbożem (Nordd. Lloyd, Raiffeisenbecken).

11 maja: duń. żagl. z mot. Karoline Marie 10 t. z Svendborga z świeżą rybą (Gdańsk), pol. par. Toruń 1121 t. z Gdyni próżny (Voigt, Feldhun), niem. par. Orest 380 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), norw. par. Blink 1120 t. z Sarpsborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. cyst. Sund 221 t. z Gandawy próżny (Bergenske, b. skład węgla mar.), niem. par. Utgard z Szczecina próżny (Voigt, most Breitenbacha), niem. par. Ellen Larsen 1160 t. z Gdyni próżny (Artus, Stocznia Klawitter), hld. par. Falkenburg 1119 t. z Rotterdamu próżny (Pam, Westerpl.), szw. par. Sven 196 t. z Tallinu z towarem (Reinhold, kan. port.), fiński par. Equator 2652 t. z Helsingforsu z towarem (Bergenske, kan. port.), szw. żagl. z mot. Cimbria 319 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Wisłoujście), niem. żagl. z mot. Lisa 50 t. z Lubeki z pszenicą (Prowe, kan. port.), szw. par. Maj 1144 t. Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Harold 48 t. z Helsingborga z żytem (Prowe, Westerpl.).

Na wyjściu.

5 maja: szw. żagl. Dagny 196 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Astor 59 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), szw. żagl. Lydia 258 t. do Sundsvallu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Dankwart 129 t. do Lipawy próżny (Bergenske), duń. par. Niord 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), norw. par. Bruse 1009 t. do Skien z węglem (Bergenske), niem. par. Ernst Hugo Stinnes 1715 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), est. żagl. z mot. Vega 262 t. do Vesteras z węglem (Reinhold), duń. par. Belgien 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Monika 744 t. do Stugsundu z węglem (Wolff), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Eduard 574 t. do Oernsköldsvik z węglem (Artus), szw. par. Ingeborg 131 t. do Sztokholmu z towarem (Behnkei Sieg), łot. par. Viesturs 315 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), duń. ż. z m. Jylland do Aalborga z cementem (Prowe), niem. żagl. z mot. Stör 7 t. do Lipawy z cukrem (Prowe), szw. par. Egon 291 t. do Helsingborga z towarem (Reinhold), niem. par. Mecklenburg 670 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Shaw, Lovell), niemiecki mot. Mangan 299 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt).

6 maja: niem. par. Joachim Zelk 628 t. do Frederikshamnu próżny (Shaw Lovell), niem. hol. Pontos z niem. licht. Wuksfelde 619 t. i Neuenfelde 616 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. żagl. z mot. Adele 70 t. do Kłajpedy z cementem (Prowe), niem. par. Meise 420 t. do Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd), duń. par. Aslang 900 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Hera 819 t. do Skutskäru z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Iris 201 t. do Hamburga próżny (Ganswindt), niem. par. Fritz Hugo Stinnes V 2820 t. do Göteborga z węglem (Artus), belg. par. Reine Elisabeth do Antwerpji z drzewem (Voigt), szw. par. Gusten 353 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg).

6 maja: duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i pocztą (Reinhold), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Aina 967 t. do Moss z węglem (Prowe).

7 maja: włoski par. Maria Teresa 2378 t. do Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Baltitia 1133 t. do Skien z węglem (Artus), niem. par. Kapitän Kross 394 t. z węglem (Lenczat), niem. par. Steinburg 724 t. do Abo z węglem (Lenczat), niem. par. Egeria 382 t. (Wolff), niem. par. Aeolus 356 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg).

7 maja: niem. par. Nordmark 568 t. z węglem (Pam), szw. par. Annie 688 t. do Malmö z węglem (Prowe), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsk.-Skand.), wł. par. Maria Theresa 2378 t. do Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Balticia 1133 t. do Skien z węglem (Artus), niem. par. Kapitän Kross 394 t. do Nyköpingu z węglem (Lenczat), niem. par. Steinburg 724 t. do Abo z węglem (Lenczat), niem. par. Egeria 382 t. do Roterdamu próżny (Wolff), niem. par. Aeolus 356 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Elly 70 t. do Hasle z węglem (Ganswindt), niem. par. Dora Ahrens 529 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), niem. żagl. z mot. Fürst Franz zu Puttbus 63 t. do Malmö z wytłokami buraczanemi (Bergenske), niem. par. Nereus 383 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem par. Lisbeth Cords 496 t. do Pargasu z węglem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Rechtenfleeth 45 t. do Odense z drzewem (Wolff), niem. par. Herbert 183 t. do Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. do Szczecina z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Rudolf 487 t. do Hamburga z drzewem i towarem (Prowe), niem. par. Nordeney 547 t. do Hamburga próżny (Prowe), norw. par. Blaadfjeld I. 652 t. do Wyborga z węglem (Reinhold).

8 maja: duń. par. Esther 725 t. do Wazy z cementem i cukrem (Reinhold), niem. par. Anneliese 419 t. do Gdyni próżny (Reinhold), norw. par. Skard 1099 t. do hld. żagl. z mot. Henderika 141 t. do Skillinge z węglem (Ganswindt), szw. żagl. Georg 115 t. do Bergwarku próżny (Bergenske), szw. żagl. z mot. Sköld 63 t. do Gamleby z solą (Bergenske), niem. par. Ursula Rischer 1598 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Thyra 359 t. do Rönnebredd z węglem (Bergenske), franc. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Iris 722 t. do Horsensu z węglem (Pam), niem. par. Alexandra 354 t. do Szczecina z towarem (Prowe), szw. żagl. z mot. Svanen 74 t. do Asfield z węglem (Gw.).

8 maja: niem. żagl. z mot. Minna Katerina 61 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), niem. par. Karl 166 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. parż W. C. Frohne 189 t. do Szczecina próżny (Prowe), niem. par. Immenhof 182 t. do Królewca próżny (Shaw Lovell), duń. par. Tula 718 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), duń. par. Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Balt. Amer. Line), szw. par. Siirto 420 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), hld. par. Iris 401 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Cygnus 478 t. do Rygi próżny (Reinhold), ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.).

9 maja: niem. par. Ida Blumenthal 890 t. do Brunsbüttel z węglem (Polsko-Skand.), niem. p. Hildegard 776 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), norw. par. Luksafjell 853 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. Tczew 344 t. do Antwerpji z drzewem i cukrem (Pam), niem. par. Elsa 335 t. do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg), grecki par. Orion 2081 t. do Wenecji z węglem (Scand, Levant).

9 maja: grecki par. Orion 2081 t. do Wenecji z węglem (Skand. Levante), duń. par. Taarnborg 772 t. do Birkenhead z drzewem (Bergenske), niem. par. Sedina 583 t. do Helsingforsu z węglem (Artus), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

10 maja: niem. par. Lotte Reith 923 t. do Dieppe z węglem (Worms), łot. par. Herman 519 t. do Rygi próżny (Reinhold), duń. par. Oddesund 1719 t. do Manchestru z drzewem (Shaw Lovell), niem. żagl. z mot. Transport do Słupska próżny, pol. statek szkolny Lwów 964 t. do Gdyni próżny, ang. par. Anglos 781 t. do Hangö z węglem (Reinhold), duń. par. Knud Villemoes 866 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold), niem. par. Carl Cords 498 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Svanholm 764 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), fsk. par. Aegier 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornohold).

10 maja: pol. statek szk. Lwów 964 t. do Gdyni próżny, ang. par. Aneglos 782 t. do Hango z węglem (Reinhold), duń. par. Knud Villemoes 860 t. do Esbjergu z węglem (Reinhold), niem. par. Carl Cords 498 t. do Gdyni próżny (Reinhold), fsk. par. Aegier 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), szw. par. Sundmar 498 t. do Szczecina próżny (Wolff), duń. par. Holland 720 t. do Odense z węglem (Polsko-Skand.), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. cyst. Athelbeach 3472 t. do Zeebrügge z melasą (Scharenberg), szw. par. Kjell 687 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), niem. par. Elin348 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), fr. par. D. Enambuc 1202 t. do Kłajpedy z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Ausma 1192 t. do Heinasch z węglem (Voigt), niem. par. Lisbeth Zelk 565 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Shaw Lovell), niem. par. F. W. Fischer 601 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), szw. par. Themis 383 t. do Göteborga z towarem (Bergenske) niem. par. Pallas 370 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. par. Castor 406 t. do Kalmaru próżny (Bergenske), szw. par. Athos 1255 t. do Abo z węglem (Artus), szw. par. Irma 724 t. do Kotki z węglem (Artus szw. par. Sirius 647 t. do Christinehamnu z węglem (Pam).

11 maja: ang. par. Baltannic 1034 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. par. Jan 488 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), pol. par. Wilno 1122 t. do Diepe z węglem (Pam), hld. par. Ittersum 789 t. do Amsterdamu z węglem (Polsko-Skand.), szw. mot. Elin 348 t. do Hven z węglem (Bergenske), niem. mot. Kurt 201 t. do Helsingforsu z cementem (Wolff), niem. mot. Annemarie 125 t. do Helsingborga z cementem (Prowe), szw. żagl. z mot. Petrea 141 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. mot. Lilian 70 t. do Storugus z węglem (Ganswindt), duń. mot. Karoline Marie 10 t .do Svendborga próżny (Kpt.), niem. żagl. z mot. Anemarie 125 t. do Helsingborga z cementem (Prowe), szw. par. Trelleborg 378 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Kaupo 1457 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem. par. Amrum 558 t. do Hamburga próżny (Voigt), holend. żagl. z mot. Wim 99 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), szw. par. Bojan 609 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), holend. żagl. z mot. Oceana 343 t. do Stugsundu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. A. K. Fernström 433 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske).

Miejsca przeładunkowe w porcie gdańskim.

(Dokończenie)

Na samym Holmie istnieje obszerny basen, z odgałęzieniem mniejszem dla statków rzecznych. Basen ma wejście od strony morza i mało jest wykorzystany. Ładuje się tu przeważnie drzewo, oraz wyładowuje się żelastwo przy pomocy nowych kranów motorowych. Czołowe krótkie nabrzeże północne Holmu, łącząc się z brzegiem od strony b. portu cesarskiego ma również miejsce na jeden statek. Nabrzeże Holmu po stronie b. portu cesarskiego (strona wschodnia wyspy) jest eksploatowane tylko w części północnej aż do promu kolejowego. Tu ładuje się również drzewo.

Na przeciwległym prawym brzegu Wisły, który nosi ogólną nazwę Tryol od samej Westerplatte, aż do Heubude powyżej mostu Breitenbacha, gdańska część portu zaczyna się fabryką chemiczną i papieru, teren której znany jest pod nazwą Pommerenzdorfu.

Dalej ciągną się składy firm Bergenske i Prowe i zaczyna się właściwie eksploatowane nabrzeże. Środkowa część tego nabrzeża jest w zarządzie senatu gdańskiego. Jest ona wyposażona w krany elektryczne służące do przeładunku węgla, jak również innych towarów.

Dalej ku południowi, przy rozwidleniu, które tworzy były port cesarski, Motława, Martwa Wisła powyżej Polskiego Haku i „stoczniowy" odcinek Martwej Wisły, który w tem miejscu oddziela Holm od miasta, leży prywatna przystań, dobrze wyposażona w krany i należąca do firmy Alldag. Przystań ta służy głównie do ładowania węgla. Naprzeciwko Alldagu leży na rogu ostrym, który tworzą Martwa Wisła i Motława — Hak Polski, obecnie jeszcze nie posiadający połączenia kolejowego. Hak Polski należy do kompleksu Strohdeich, który się ciągnie od ujścia Motławy wzdłuż lewego brzegu Wisły ku wschodowi aż za oba mosty.

Naprzeciwko Alldagu w rogu rozwartym, który tworzy lewy brzeg Motławy z Wisłą znajduje się t. zw. Milchpeter ze stanowiskiem dla jednego statku. Znajduje się tu gazownia miejska.

Motława, niegdyś właściwy port gdański, obecnie stanowi znikomą cząstkę portu. Posuwając się biegiem rzeki w górę od ujścia do Wisły, z prawej strony znajdujemy Brabank, przystań statków portowej i przybrzeżnej żeglugi, następnie Fischmarkt, rynek rybny, gdzie przybijają kutry z rybą, nieraz również zagraniczne, dalej w górę pomiędzy Krantor a zielonym mostem znajduje się druga, właściwa przystań statków portowej i przybrzeżnej żeglugi pasażerskiej.

Prawy brzeg Motławy jest ożywiony do dziś dnia ruchem towarowym Od samej elektrowni miejskiej naprzeciwko Fischmarktu ciągnie się szereg śpichrzy, mieszczących przeważnie rozmaite gatunki zboża, lecz również i inne towary. Rzędy śpichrzy i składów ciągną się daleko w górę poza zielony most, powyżej którego i następnego mostu znajduje się stanowisko Langerlauf. Jeszcze dalej znajduje się stary dworzec towarowy i basen Legetor, gdzie również odbywa się ładowanie drzewa.

Naprzeciwko Krantoru od właściwej Motławy oddziele się t. zw. Nowa Motława, która otacza zabudowania prawego brzegu Motławy od strony wschodniej, łącząc się następnie z właściwą Motławą w pobliżu Legetor.

W ten sposób prawie wszystkie śpichrze i składy prawego brzegu Motławy znajdują się na wyspie, które od tych śpichrzy otrzymała nazwę „Speicherinsel (wyspy śpichrzy.) Na wschodniej stronie tej wyspy również znajdują się składy i śpichrze, służące tu przeważnie do składowania i przechowywania innych towarów niż zboże. O ile na zachodniej stronie na właściwej Motławie śpichrze nie są dostępne dla wozów od strony wody, lecz tylko dla statków, ale zato mają z tyłu na Hopfengasse dojazd nie tylko dla statków, ale i kolejowy, to składy wschodniej strony mają ruchliwe nabrzeże, dostępne dla ruchu kołowego. Tu załatwiany jest w dużej mierze przeładunek drobnicy na linjace regularnej towarowej żeglugi przyczem część ładunku poprzednio wyładowuje się w Wolnej Strefie, lub w kanale portowym.

Całą Motławę liczymy w codziennnych sprawozdaniach postojów statków do lewego brzegu Wisły Statków znajdujących się tu, o ile to są statki towarowe, szukać należy przy nabrzeżach wyspy śpichrzy.

Od Polskiego Haku w górę Wisła Martwa na prawym brzegu jest zajęta przez stocznię Klawittra, a za stocznią aż do mostu Breitenbacha przez stanowiska zwane ogólnie Althof, lub też Althof - Strhdeich, gdzie statki biorą drzewo.

Po przeciwległej stronie, na Troylu znajdują się najpierw place prywatne np. Schaderuten, dalej stocznia Wojana a między nią i mostem Breitenbacha stanowisko znane poprostu jako „most Breitenbacha", gdzie statki również ładują drzewo.

Powyżej mostu Breitenbacha na prawym brzegu Wisły znajduje się przystań drzewna Bergford-Strohdeich. Firma Bergford ma tu nawet zbudowany własnym kosztem głęboki basen do ładowania drzewa.

Znajduje się tu również t. zw. Ballastkrug, zazwyczaj stacja holowników.

Dalej w górę Wisła Martwa aż do szluzy Phlenendorf jest (przeważnie przy lewym brzegu) eksploatowana jako port drzewny i zajęta w znacznej części swej szerokości przez pływających drzewo. Głębokości dla statków morskich są już tu niewystarczające, a i most kolejowy położony nieco wyżej mostu Breitenbacha uniemożliwia przejście statków morskich.

Ruch przybrzeżny Żeglugi Polskiej.

17-go rozpoczęła P. P. „Żegluga Polska" przybrzeżną żeglugę na linji Gdynia-Hel parowcem „Gdańsk" i „Hanki".

Uruchomienie tegorocznej żeglugi przybrzeznej powitają jaknajszersze koła publiczności na wybrzeżu i w całym kraju z największą satysfakcją. Helanie otrzymują stałą i szybką komunikację bezpośrednio z Gdynią, która trwać będzie zaledwie godzinę. Z całej Rzeczypospolitej zjeżdżający się podróżni, czy to w celach upatrzenia sobie letniego mieszkania, czy to dla innych celów, mogą już od 17-go bm. w ciągu kilku godzin zwiedzać z Gdyni Hel i wracać jeszcze przed wieczorem. Ożywiony ruch w pociągach od kilku dni świadczy, że i ruch parowców już jest bardzo na czasie.

Parowiec „Hanka", kompletnie odremontowany i specjalnie przygotowany dla kursowania na linji Gdynia-Hel zaczął od 17-go kursować codziennie, łącząc Gdynię stałą i szybką komunikacją z półwyspem.

ODJAZDY „HANKI":

Z Gdyni 11,30 (przyjazd na Hel 12,50)
20.20 (przyjazd na Hel 21,50)
Z Helu 7,30 (przyjazd do Gdyni 8,50)
18,30 (przyiazd do Gdyni 19,50)

Wielki, jak na stosunki wybrzeża, luksusowo urządzony parowiec „Gdańsk" będzie narazie kursował tylko w niedzielę i święta również na linji Gdynia—Hel.

ODJAZDY „GDAŃSKA" w dni świąteczne i niedziele.

Z Gdyni o godz. 9, 12, 15 i 18.
Z Helu o 10,30, 13,30, 16,30, 19,30.

Dzięki temu rozkładowi jazdy, jak widać, połączenie, zwłaszcza w dnie świąteczne i niedzielę, z Helem jest zapewnione nadzwyczaj częste i dogodne, z czego zapewne wszyscy pośpieszą skorzystać.

Ceny biletów: Gdynia—Hel 3 zł, tam i z powrotem 5 zł.

statki „Michael E. Tricoglu“ i „Torlak“, przeprowadzające remont kadłuba i maszyn.

Dwa żórawie portalowe dla portu w Gdyni są już na ukończeniu. Montaż pomostów, jak też suwnic i wyciągów jest prawie całkowicie skończony, wobec czego w najbliższych dniach będzie można przystąpić do przetransportowania ich i ustawienia na nabrzeżu Gdyni.

Będący w rozbiórce na Stoczni statek francuski „Amiral Fourichon“ niedługo ustąpi już miejsce innemu, gdyż przeważna część kadłuba i maszyn już jest porozcinana.

Wzrost ożywienia portu gdańskiego.

Ożywienie w porcie gdańskim w ostatnim tygodniu nadal wzrastało. Zwiększyła się nie tylko ilość drobnych statków przybywających, przeważnie żaglowców z motorem pomocniczym, lecz również znacznie wzrosła ilość przybyłych parowców wobec czego wytworzyły się na wejściu rekordowe liczby statków zawijających do portu.

Przybło ogółem w tygodniu 170 statków morskich, w tej liczbie 121 parowców, 3 motorowce, 1 statek cysternowy, 1 holownik, 37 żaglowsów z motorem, 6 żaglowców i 1 draga.

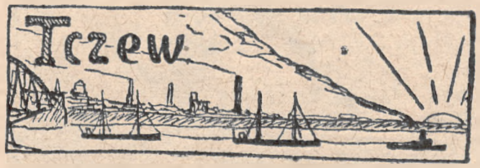
Wśród statków na wejściu próżnych było 56, z pszenicą 34, z drobnicą 27, z żelastwem 16, z kamieniem 9, z pasażerami i drobnicą 6, ze zbożem 6, z żytem 4, ze zbożem i drobnicą 3, oraz po 1: z pasażerami i pocztą, z resztą drobnicy, z brykietami żelaznemi, z rudą żelazną, z fosfatami, saletrą, ze śledźmi, ze świeżą rdbą i z masą papierową.

Przeładowano w imporcie w tygodniu ze statków na kolej: rudy 7080 ton, żelastwa 12.930 ton, nawozów sztucznych 6211 ton, innych towarów 11.448 t.

Dowóz zboża, w szczególności pszenicy był znaczny, jednak z 44 statków ze zbożem olbrzymia większość to żaglowce z motorem pomocniczym, przywożące 120-300 ton zboża każdy. Jednak było i parę większych statków ze zbożem, między innemi fiński parowiec Herakles z 7000 ton pszenicy z Buenos Aires.

Na wyjściu ruch był nieco mniej ożywiony: wyszło ogółem 148 statków morskich, w tel liczbie z węglem 63, próżnych 30, z drobnicą 18, z drzewem 12, z pasażerami i drobnicą 6; z cementem 5. z drzewem i drobnicą 4, z melasą 3, ze solą 2, oraz po 1: z pasażerami i pocztą, z drobnicą i końmi, z cementem, z wytłokami buraczanemi.

Przeładowano w eksporcie w tygodniu z kolei na statki 114.333 ton węgla, oraz na statki i składy 789 wagonów drzewa, 16 wagonów zboża, 1.118 wag. innych towarów.



Draga dla portu tczewskiego

Do Tczewa przyholowania została draga nabyta w Holandji specjalnie dla odcinka Wisły pod Tczewem. Jestto silna draga, mogąca bagrować koryto do znacznej głębkości. Nazywa się ona „Venezia“ i była przedtem przypisana do portu w Londynie. Otrzyma ona zapewne nazwę „Tczewska“ i będzie stale zajęta pod Tczewem.

Dla prac w ujściu samem draga, ta niezbyt się nadaje, gdyż nie może pracować podczas falowania. Dowodzi to iż dla ujścia Rząd zamierza nabyć jeszcze jedną dragę, przesuwającą się o własnych siłach i odwożącą wybagrowany muł na morze. Nabyta zaś draga jest nadzwyczaj cennym nabytkiem nie tylko dla pracy na piętnastu kilometrach poniżej Tczewa lecz również, w razie potrzeby na odcinku Tczew—Grudziądz dla pogłębiania przemiałów.

Eksploatacja części floty „Wisły Bałtyk“ przez niemieckie przedsiębiorstwa

Lichtuga Jurek 1200 t. DW. należąca do Żeglugi Wisła-Bałtyk w Tczewie została odfrachtowana w trzymiesięcznem time-charter przedsiębiorstwu Carl Grammersdorf w Kilonji.

Lichtuga Bronek 650 t. DW. tegoż towarzystwa została odnajęta przedsiębiorstwu August Blume w Rendsburgu.

Bałtyk oczyścił się z lodu

Nawet w północnym rogu zatoki Botnickiej trudności z powodu lodu już znikają. Szwecja melduje jeszcze luźny lód, Finlandja już zawiesiła komunikaty o stanie lodu.

Import zboża ożywi nasz ruch rzeczny

Wzmagający się import pszenicy przez port gdański rokuje pewne widoki zajęcia pod ładunek również naszej żeglugi rzecznej. Wodostany na Wiśle są nader korzystne. Istnieje duże prawdopodobieństwo przejęcia części ładunków importowych zboża przez żeglugę wiślaną.

Obserwatorjum Morskie w Gdyni

W kwartale przyległym do brzegu morskiego, na południe od obecnego portu rybackiego, powstaje obecnie szereg monumentalnych ma chów.

Najdalej posunięta jest budowa jednego z nich, tak, że widoczny jest już zrąb całego domu. Jestto gmach Kierownictwa Budowy Portu. Ponieważ port zaczął się rozbudowywać w stronę pomostu spacerowego, więc powstanie tego gmachu właśnie w tem miejscu jest zupełnie uzasadnione.

Nieco dalej ku południowi w stronę Kamiennej Góry widoczny jest zbudowany już do połowy stylowy gmach o prostych linjach Żeglugi Polskiej.

Pomiędzy budynkami Kierownictwa Budowy Portu i Żeglugi Polskiej widoczny jest nieco mniejszy gmach, którego budowa szybko postępuje naprzód, chociaż nie sięga jeszcze stanu, w którym się znajdu-

Ruch statków polskich.

ŻEGLUGA POLSKA.

Par. Katowice przybył 15-go z Gdyni do Gefle z węglem.

Par. Kraków przybył 15-go z Göteborga do Gdyni po węgiel.

Par. Niemen przybył 18-go z Gdyni do Bone z 4.600 t. węgla i rozpoczął wyładunek

Par. Poznań w drodze z Tryjestu, Sousy, Oranu przybył z Hamburga z fosfatami, i ryżem 18-go do Gdyni

Par. Tczew wyładowuje w Antwerpji cukier i drzewo z Gdańska.

Par. Toruń odpłynął 17-go z Gdańska z kopalniakami i słupami do Gandawy.

Par. Warta przybył 17-go do Gdańsku z częścią ładunku z portów Tunisu i Algieru.

Par. Wilno przybył 15-go z Gdańska do Dieppe z węglem.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur ładuje węgiel w Gdyni.

Par. Robur II przybył 18-go do Gdyni z Oxelösundu po węgiel.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

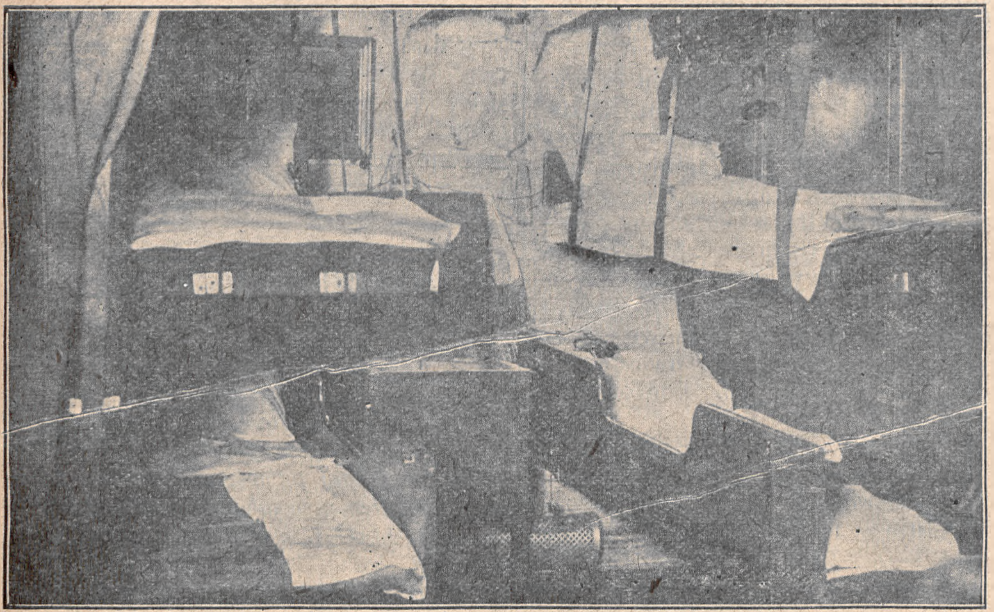
Hol. Rybak z lichtugami morskiemi Antek i Stefek odpłynął 19-go z Tczewa do Ystadu.

Pologne zawitał na dłużej

24-go przybył z Kłajpedy do Gdyni parowiec Pologne franc. kompanji transatlanyckiej i pozostanie w naszym porcie aż do 1. 6.



Par. „Gdynia" i par. „Gdańsk przy przystani



Zwykła kabina 4-osobowa na par. „Gdynia"



Fragment jadalni na parowcu „Gdynia"

ją roboty nad budynkiem Żeglugi Polskiej.

Ta nowa budowla to Obserwatorjum Morskie, tak potrzebne i mające obszerne zadania praktyczne i naukowe.

Gmach Obserwatorjum Morskiego oddzielony ulicą Świętopełka od gmachu Żeglugi Polskiej, sądząc z wymiarów, jest raczej za mały w stosunku do zadań, które staną przed Obserwatorjum i jego personelem.

Wprawdzie przewiduje się stworzenie osobnych pawilonów meteorologicznego i astronomicznego, które zajmą część terenu w głąb lądu ograniczonego trzema ulicami.

Wybór miejsca dla Obserwatorjum Morskiego uważać można za szczęśliwy, albowiem w zakres prac Obserwatorjum wchodzą również badania wody i warunków jej fizycznych in situ, czyli w takim stanie w jakim ona jest w morzu.

Byłoby więc niedorzecznością nie umieszczać Obserwatorjum Morskiego na linji brzegu.

Niebezpieczeństwo zabudowania widoków z obserwatorjum od strony lądu.

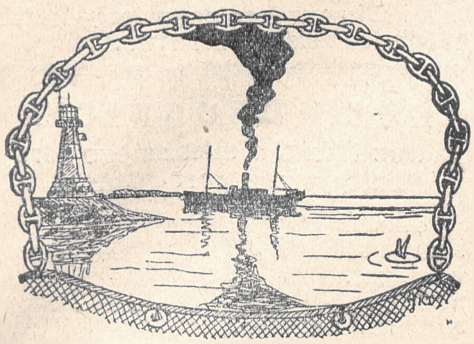
Powstanie jednak gmachu w centralnej dzielnicy Gdyni grozi niebezpieczeństwem zabudowania widoków z Obserwatorjum od strony lądowej. Kontrola sekstansów i prowadzenie innych sprawdzeń przyrządów astronomicznych wymaga dość otwartego horyzontu. Również sondowania powietrzne przy pomocy baloników itp. wymagają pewnej przestrzeni.

Zrozumiałem więc jest, że Obserwatorjum Morskie nie może być osłonięte od strony lądu innemi kamienicami. Należy zostawić nieco terenu w tym kierunku w stanie niezabudowanym, gdyż w przeciwnym razie Obserwatorjum skrępowane będzie w pełnieniu swych zwykłych zadań.

Zamiast może instytucji, na wzór zagranicznych zakrojonej, po latach będzie się mogło tu utrzymać tylko biuro centralne, część zaś pracy wypadłoby przenieść gdzie indziej, za miasto, ze stratą dla jedności i skupienia wykonywanej pracy.

Plac poza Obserwatorjum, zarezerwowany dla niego, mógłby i nawet musiałby otrzymać zadrzewienie, które nadzwyczajby ożywiło tę dziś piaszczystą a jutro asfaltowaną i pokrytą szczelnie kompleksami domów dzielnicę.

Oglądając szczęśliwy początek wielkiego dzieła miejmy nadzieję, że Obserwatorjum Morskie będzie mogło rozwinąć się należycie szybko, zapewniając sobie również możność dalszego rozwoju.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

9 maja:
szw. par. **Lord** 918 do Kotki,
niem. par. **Phila** 727 do Oslo,
10 maja:
fsk. par. **Wilma** 1971 do Helsingforsu,
szw. par. **Magnar** 648 do Holmsundu,
łot. par. **Gauja** 896 do Rygi,
niem. par. **Kurland** 771 do Sundsvallu.
11 maja:
lit. par. **Stephanie** 438 do Rygi.
12 maja:
pol. par. **Katowice** 1 108 do Gefle,
norw. par. **Karmoy** 1 440 do Greaker,
gd. par. **Hammonia** 658 do Mariageru,
łot. par. **Linhope** 815 do Pargasu,
szw. par. **Indus** 358 do Trollhättan.
13 maja:
niem. par. **Ragnar** 434 do Trangsundu,
szw. par. **Thure** 296 do Sölvesborga,
niem. par. **Kurt Hartwig Siemers** 648 do Abo.
14 maja:
norw. par. **Furulund** 678 do Stamsundu.
15 maja:
szw. par. **Reva** 716 do Vesteras.
16 maja:
łot. par. **Everene** 1 064 do Helsingforsu,
szw. par. **Ribersborg** 706 do Varbergu.
17 maja:
łot. par. **Turaida** 1 476 do Rygi,
szw. par. **Ivar** 715 do Ekenäs.
18 maja:
niem. par. **Hansa** 612 do Björkö,
pol. par. **Robur I** 578 do Vesteras,
ang. par. **Akenside** 1 139 do Gandawy,
szw. par. **Fredman** 546 do Wyborga.
19 maja:
niem. p. **Franz Rudolf** 850 do Assensu,
szw. par. **Ascania** 404 do Hernösandu,
niem. par. **Dione** 658 do Abo,
niem. par. **Travemünde** 1 057 do Helsingforsu.
20 maja:
szw. par. **Ragnar** 430 do Halmstadu,
szw. par. **Trelleborg** 378 do Holmsundu.
21 maja:
szw. licht. **Hallsta III** 473 do Stege,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi,
lit. par. **Stephanie** 437 do Lipawy.
22 maja:
szw. par. **Kullen** 277 do Sapersborga,
szw. par. **Sirius** 1 098 do Sundsvallu,
szw. par. **Elsie** 827 do Göteborga,
niem. par. **Kapitän Kross** 395 do Helsingör.

Statki powyższe wywiozły łącznie 73 864 tony węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

8 maja:
hld. żagl. z mot. **Henderika** 141 do Skiilinge,
niem. par. **Ursula Fischer** 1598 do Malmö,
szw. par. **Thyra** 359 do Rönnebyredd,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
niem. par. **Iris** 722 do Horsensu,
szw. ż. z mot. **Svanen 74** do Asfieldu,
niem. żagl. z mot. **Minna Katerina** 61 do Skillinge,
szw. par. **Siirto** 420 do Wyborga.
9 maja:
niem. par. **Ina Lotte Blumenthal** 890 do Brunsbüttel,
niem. p. **Hildegard** 776 do Helsingforsu,
norw. par. **Luksefjell** 853 do Oslo,
niem. par. **Elsa** 335 do Helsingforsu,
grecki par. **Orion** 2 081 do Wenecji,
niem. par. **Sedina** 583 do Helsingforsu,
duń. par. Wm. Th. Malling 1 125 do Kopenhagi.
10 maja:
niem. par. **Lotte Reith** 923 do Dieppe,
ang. par. **Anglos** 782 do Hangö,
duń. par. **Knud Villemoes** 866 do Esbjergu,
duń. par. **Holland** 720 do Odense,
szw. par. **Kjell** 687 do Kalmaru,
fr. par. **D. Enambuc** 1 202 do Kłajpedy,
łot. par. **Ausma** 1 192 do Ainaschi
szw. par. **Athos** 1 255 do Abo,
szw. par. **Irma** 724 do Kotki,
szw. par. **Sirius** 467 do Kristinehamnu.
11 maja:
szw. par. **Jan** 488 do Malmö,
pol. par. **Wilno** 1 122 do Dieppe,
hld. par. **Ittersum** 789 do Amsterdamu,
szw. par. **Elin** 348 do Hven,
szw. mot. **Petrea** 141 do Hernösandu,
szw. mot. **Lilian** 70 do Storugus,
łot. par. **Kaupo** 1 457 do Kopenhagi,
szw. par. **Bojan** 609 do Kopenhagi,
hld. żagl. z mot. **Oceana** 343 do Stugsundu,
szw. par. **A. K. Fernström** 433 do Helsingborga,
niem. żagl. z mot. **Heinrich** 83 do Halmstadu,
niem. par. **Possehl** 1 348 do Hangö,
szw. par. **Nordöst** 628 do Gefle.
12 maja:
niem. par. **Leonhard** 429 do Koldingu,
pol. par. **Robur II** 798 do Oxelösundu,
niem. par. **Else Kühlke** 112 do Skelleftea,
niem. żagl. z m. **Walküre** 57 do Rönne,
ang. par. **Carolus** 1 341 do Oslo,
niem. par. **Stella** 333 do Helsingöru,
norw. par. **Rokta** 190 do Sztokholmu,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
łot. par. **Mars** 278 do Paskalaviku,
szw. żagl. **Svanen** 300 do Lulea,
szw. par. **Dagny** 569 do Trelleborga.
13 maja:
szw. par. **Nordland** 2 346 do Oernsköldsvik,
szw. par. **Dagny** 384 do Kristinehamnu,
niem. żagl. z mot. **Berta** 291 do Karlstadu,
norw. par. **Skolma** 1 317 do Oslo,
duń. żagl. z mot. **Yrsa** 39 do Limfjordu,
szw. par. **Edith** 830 do Sztokholmu,
szw. par. **Erik** 123 do Karlshamnu,
szw. par. **Robert** 1 604 do Sztokholmu,
gd. par. **Etzel** 593 do Treportu.
14 maja:
niem. par. **Riga** 571 do Kotki,
niem. par. **Venetia** 507 do Kopenhagi,
norw. par. **Balder** 579 do Drammen,
duń. par. **England** 1 444 do Kopenhagi,
hld. par. **Katvyk** 929 do Rouen.
15 maja:
łot. par. **Sigulda** 1 260 do Rygi,
duń. par. **Mary** 1 124 do Bergen,
duń. par. **Alf** 1 574 do Rygi,
norw. par. **Bestum** 1 086 do Oslo,
niem. par. **Bonus** 519 do Nyköpingu,
szw. mot. **Cimbria** 320 do Hov.
16 maja:
szw. żagl. z mot. **Silvia** 169 do Ornsködsvik,
szw. żagl. **Oernen** 221 do Ytsadu,
szw. żagl. **Delos** 186 do Karlshamnu,
szw. żagl. z mot. **Maria** 56 do Karlshamnu,
niem. żagl. z mot. **A. H. Both** 267 do Kalmarsundu,
duń. par. **Romö** 711 do Vejle,
duń. żagl. **Ib** 47 do Marstalu,
szw. żagl. **Rolf** 408 do Hernösandu,
szw. par. **Gundborg Segrell** 844 do Sztokholmu.
17 maja:
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. **Ellen** 948 do Swanö,
norw. par. **Strudsholm** 600 do Isafjord,
duń. żagl. **Leif** 149 do Hörnesandu,
norw. par. **Blink** 1 120 do Trondhjem,
niem. par. **Reinhart** 541 do Wasy,
łot. par. **Livonia** 1 502 do Helsingforsu,
duń. par. **Eli** 1 112 do Hamburga,
niem. par. **Teutonia** 768 do Husum.
18 maja:
szw. par. **Fram** 1 525 do Sztokholmu,
szw. par. **Gudrun** 452 do Karlskrony,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Fredericji,
duń. mot. **Amager** 60 do Rudkjöbingu,
łot. par. **Abava** 864 do Mentyluoto,
szw. mot. **Alice** 73 do Klintehamnu,
szw. par. **Fingal** 234 do Karlshamnu,
norw. par. **Severoles** 1 020 do Slemmestadu.
19 maja:
niem. par. **Tip** 765 do Helsingforsu,
szw. ż. z mot. **Fulton** 76 do Karlskrony,
niem. żagl. z mot. **Marta Luise** 45 do One,
niem. par. z mot. **Wohlfahrt** 63 do Karlskrony,
duń. par. **Frankrig** 778 do Aarhus,
duń. żagl. z mot. **Jens** 125 do Faxe,
szw. żagl. **Stina** 187 do Sikea,
szw. par. **Trio** 832 do Halmstadu,
szw. par. **Helios** 652 do Sundsvallu,
szw. żagl. z mot. **Trafik** 91 do Sztokholmu,
niem. żagl. z mot. **Regina** 106 do Karlshamnu,
niem. par. **Amrum** 560 do Le Treportu,
łot. par. **Viesturs** 345 do Fredericji.
20 maja:
szw. par. **Ethel** 908 do Kristinehamnu,

austr. mot. **Donau** 260 do Holmestrandu
szw. żagl. z mot. **Erna** 53 do Raa,
norw. par. **Jotunsfjell** 1 307 do Oslo,
norw. par. **Lövaas** 1 126 do Oslo,
łot. par. **Vaidava** 1 386 do Rygi,
niem. par. **Selma** 804 do Rygi,
szw. par. **Inga** 731 do Sztokholmu.

21 maja:

duń. żagl. z mot. **Minde** 60 do Marstalu,
szw. par. **Stina** 983 do Karlskrony,
duń. par. **Skinfaxe** 1 014 do Odense,
duń. żagl. z mot. **Bonavista** 67 do Aeroköpingu,
duń. par. **Askö** 738 do Kopenhagi,
szw. par. **Hvitra** 605 do Ratanu,
duń. par, **Simone** 694 do Aalborga,
niem. par. **K. D. Fritzen** 2 195 do Oslo,
niem. par. **Reval** 575 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 201 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

8 maja:

duń. par. **Tula** 718 do Bordeaux (i z tow.),

9 maja:

pol. par. **Tczew** 344 do Antwerpji (i z cukrem),
duń. par. **Tarnborg** 772 do Birkenhead.

10 maja:

duń. par. **Oddesund** 1 719 do Manchesteru,
duń. par. **Svanholm** 764 do Liverpoolu (i z tow.),
niem. par. **Lisbeth Zelk** 565 do Westhartlepoolu.

11 maja:

szw. ż. z m. **Najaden** 159 do Kilonji,
duń. par. **Oerneborg** 1 055 do Londynu,
niem. par. **Kurland** 262 do Delfzylu,
niem. par. **Fleiss** 297 do Rotterdamu.

12 maja:

niem. par. **Bavaria** 553 do Rotterdamu.

13 maja:

duń. żagl. z mot. **Inger** 66 do Kalmaru.

14 maja:

gd. par. **Peter von Danzig** 492 do Brukseli,
niem. par. **Fehmarn** 522 do Antwerpji.

15 maja:

gd. par. **Mottlau** 430 do Amsterdamu.
niem. par. **Margarete Schröder** 586 do Londynu,
niem. par. **Elfr. Charl. Becker** 378 do Southamptonu,
duń. par. **Skanderborg** 1 156 do Birkenhead,

16 maja:

duń. par. **Gunhild** 682 do Grangemouth.
niem. żagl. z mot. **Scholle** 53 do Weser.
hld. żagl. z mot. **Carrie** 99 do Bremy.

17 maja:

pol. par. **Toruń** 1 122 do Gandawy.

18 maja:

niem. żagl. z mot. **Ccholle** 53 do Wesermünde,
niem. par. **Consul Hintz** 932 doAmsterdamu.

19 maja:

niem. par. **Rival** 353 do Goole,
hld. żagl. z mot. **Dolfin** 67 do Bremy,
duń. par. **Hindsholm** 876do Liverpoolu (i z tow.),
niem. par. **Hans Rudolf Reichel** 340 do Rotterdamu (i z tow.).

20 maja:

niem. żagl. z m. **Martin** 50 do Roztoku.

21 maja:

duń. p. **Ulf** 797 do Bordeaux (i z tow.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 70 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

8 maja:

duń. par. **Ester** 725 do Wazy (i z cementem.

9 maja:

pol. par. **Tczew** 344 do Antwerpji (i z drzewem).

10 maja:

ang. par. cyst. **Athelbeach** 3 472 do Zeebrügge.

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 600 ton cukru.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

10 maja:

grecki par. **Michael E. Trichoglo** 1 948 z Kaffeir.

13 maja:

niem. par. **Kelkheim** 3 037 z Tampy.

16 maja:

pol. par. **Warta** 1 698 z Siaxu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 13 000 ton nawozów sztucznych.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

12 maja:

niem. par. **Amrum** 560 do Requejada.

14 maja:

niem. par. **Alfheim** 2 198 z Melilli.

18 maja:

łot. par. **Katie** 1 439 z Melilli,
łot. par. **Lucy** 2 317 z Vollonica.

20 maja:

niem. par. **Vineta** 299 z Kłajpedy.

21 maja:

grecki par. **Issidora** 2 360 z Morphoz Bay.

Statki powyższe przywiozły łącznie 21 000 ton rudy i pirytu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

8 maja:

niem. par. **Liti Larsen** 349 z Grays,
duń. żagl. z mot. **Anna** 54 z Haderslevn.

9 maja:

niem. par. **Teutonia** 768 z Helsingborga,
szw. par. **Hagar** 219 z Gefle,
niem. par. **Artushof** 866 z Londynu,
szw. par. **Edda** 177 z Malmö.

10 maja:

niem. jar. **Elsfleth** 275 z Londynu,
niem. par. **Warnowo** 551 z Gandawy.

12 maja:

czechosłow. par. **Bohemia** 435 z Rotterdamu,
szw. par. **Snöfrid** 272 z Rotterdamu i z pszenicą).

14 maja:

niem. par. **Lexa** 503 z Londynu,
norw. par. **Jonares** 266 z Londynu.

15 maja:

niem. par. **Stettin** 797 z Gandawy.

16 maja:

norw. par. **Harrfagre** 280 z Londynu,
niem. par. **Anni Ahrens** 554 z Londynu.

18 maja:

szw. p. **Valencia** 1 323 z Kotki (i z tow.).

21 maja:

niem. p. **Schleswig** 477 z Degershamnu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 18 800 ton żelaza i żelastwa.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy przez port gdański.

8 maja:

szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Tatti** 353 z Hamburga,
niem. par. **Amrum** 558 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 z Bordeaux,
niem. par. **Mineral** 309 z Hamburga,
norw. par. **Bomma** 461 z Helsingborga.
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Londynu (i z pas).

9 maja:

niem. par. **Elin** 361 z Rotterdamu,
niem. par. **Pallas** 369 z Kolonji z resztą ład. towaru,
norw. par. **Bestik** 1 093 z Malmö
duń. p. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.

10 maja:

lit. par. **Lydys** 196 z Szczecina,
niem. par. **Baltic** 1 947 z Casablanca,
ang. par. **Haarlem** 564 z Leith,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
duń. p. **Hindsholm** 876 z Manchesteru,
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Rygi (i z pas.),
niem. par. **Rabe** 556 z Antwerpji (i z zbożem).

11 maja:

niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu,
szw. par. **Sven** 196 z Tallinnu,
fsk. par. **Equator** 2 652 z Helsinforsu.

12 maja:

niem. par. **Käte** 267 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Lipawy (i z pas.),

13 maja:

szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
niem. par.. **Vineta** 299 z Szczecina,
szw. par. **Egon** 291 z Malmö,
duń. par. **Niord** 283 z Kopenhagi.

14 maja:

ang. par. **Smolensk** 1 534 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Wiborg** 350 z Lubeki,
niem. par. **Birgit** 175 z Hamburga.

15 maja:

niem. par. **Norderney** 547 z Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Viktor** 469 z Hamburga.
ang. par. **Kovno** 1 477 z Londynu (i z pas.).

17 maja:

niem. par. **Egeria** 382 z Rotteradmu,
duń. par. **Estonia** 3 820 z Kopenhagi,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
amer. par. **Casper** 3 054 z Nowego Jorku (i ze zbożem),
szw. par. **Fernebo** 1 168 z Göteborga.

18 maja:

ang. par. **Baltara** 1387 z Lipawy (i z pas.),
duń. par. **Ulf** 797 z Kopenahgi,
niem. p. **Gotenburg** 847 z Rotterdamu,
szw. par. **Karin** 196 z Sztokholmu,
niem. par. **Niobe** 303 z Bremy,

szw. par. **Valencia** 1 323 z Kotki (i z żelazem),
20 maja:
hld. par. **Proteus** 605 z Amsterdamu,
niem. par. **Eberhard** 338 z Gdyni,
gd. par. **Prosper** 410 z Antwerpji,
fr. par. **Yainville** 837 z Antwerpji.
21 maja:
niem. par. **Claus** 154 z Szczecina,
fsk. par. **Aegir** 457 z Helsingborga.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

8 maja:
norw. par. **Skard** 1 099 do Leningradu,
niem. par. **Alexandra** 354 do Szczecina,
duń. par. **Tula** 718 do Bordeaux (i z drzewem,
duń. par. **Lituania** 3,940 do Nowego Jorku (i z pas.),
hld. par. **Iris** 401 do Amsterdamu,
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy (i z pas.).
10 maja:
duń. par. **Svanholm** 764 do Liverpoolu (i z drzewem),
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy.
niem. par. **Elin** 348 do Rotterdamu,
niem. par. **F. W. Fischer** 601 do Wyborga,
szw. par. **Themis** 383 do Göteborga,
niem. par. **Pallas** 370 do Królewca.
11 maja:
ang. par. **Baltannic** 1 034 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Hullu (i z pas),
norw. par. **Bestik** 1 094 do Padang,
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu,
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo.
12 maja:
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Ottilie** 286 do Hamburga.
14 maja:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
15 maja:
niem. par. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Wiborg** 350 do Tallinnu,
16 maja:
fsk. par. **Equator** 2 652 do Rio de Janeiro,
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu,
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu,
niem. par. **Norderney** 547 do Rygi,
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 do Bordeaux,
niem. par. **Orest** 382 do Amsterdamu.
17 maja:
fsk. p. **Herakles** 2 945 do Buenos Aires.
18 maja:
ang. par. **Smoleńsk** 1534 do Londynu (i z pas.),
szw. par. **Ingeborg** 628 do Sztokholmu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
ang. p. **Kovno** 1 477 do Hullu (i z pas.),
niem. par. **Käte** 266 do Hamburga.
19 maja:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
niem. par. **Birgit** 175 do Hamburga,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
ang. par. **Haarlem** 565 do Grangemouth,
duń. par. **Hintsholm** 876 do Liverpoolu i z drzewem),
niem. par. **Gothenhof** 847 do Helsingforsu,
duń. par. **Niord** 283 do Kopenhagi.
niem. par. **H. R. Riechel** 340 do Rotterdamu.
20 maja:
szw. par. **Fernebo** 1 068 do Aleksandrji (i z cementem),
ameryk. par. **Casper** 3 154 do Helsingborga.
21 maja:
niem. par. **Klaus** 153 do Kłajpedy,
szw. par. **Valencia** 1 323 do Göteborga,
duń. par. **Ulf** 797 do Bordeaux (i z drzewem),
niem. par. **Niobe** 363 do Bremy.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie kwietnia.

(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 89 691, sól 320, parafina 60, cement 2 330, oleje 11,7, soda 160, koks 140.

Prod. roślinne: jęczmień 670, owies 50, ow. strączkowe 281, mączka kartoflana 85, cukier sur. 1 860, rafinada 270, pasza dla bydła 70, melasa 1 640, drzewo 32 453, koniczyna 34, smoła 140.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 49, jaja 132, bydło żywe 9,6, skóry 45.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 10 100, saletra chilijska 1 480, ruda żelazna 6 200, żelazo i stal 630, złom żelazny 22,292, maszyny 160.

Prod. roślinne: pszenica 8 117, żyto 3 413, ryż 280, lniane siemię 910, żywica i kalafonja 170, oleje 270, ekstrakt garbnikowy 260, bawełna 44.

Prod. zwierzęce: smalec 495, śledzie sol. 260, tłuszcze 210, skóry solone 150, wełna nieczes. 74.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie maja.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod mineralne:** węgiel 155,318, parafina 770, cement 2 210, oleje 805, sól potasowa 940, soda 305.

Prod. roślinne: jęczmień 300, pszenica 50, ow. straczkowe 320, mączka kartoflana 125, cukier sur. 470, rafinada 340, pasza dla bydła 250, melasa 580, drzewo 31 884, koniczyna 35, smoła 126.

Prod. zwierzęce: mięso sol 57, jaja 190, bydło żywe 44, skóry 49.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 3 500, siarka 10, saletra chilijska 2 360, ruda żelazna 12 160, żelazo i stal 380, złom żelazny 10 180, maszyny 57.

Prod. roślinne: pszenica 14 868, żyto 2 680, ryż 940, lniane siemie 810, żywica i kalafonja 10, oleje 490, ekstrakty garbnikowe 160, bawełna 10.

Prod. zwierzęce: smalec 706, śledzie sol. 850, tłuszcze 145, skóry sol. 262, wełna nieczes. 102.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
10. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Lituania	Baltic America Line
29. 6.	"	" "	3. 7.	Estonia	"
28. 5.	" Londynu	" Londynu	1. 6.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
29. 5.	" Hull	" Hull	1. 6.	Kowno	"
4. 6.	" Londynu	" Londynu	8. 6.	Tasso	"
5. 6.	" Hull	" Hull	8. 6.	Kolpino	"
8. 6.	" Lipawy	" Londynu	8. 6.	Baltonia	Un. Baltic Corp.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
24. 5.	z Le Havre	do Le Havre	1. 6.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
Cl. Rampal i Victor Houet Yachting rzeczny 293 str. 1927 . . . . . 10,80 zł
Adm. Darrien. Łodzie podwodne 143 str. 1927 . . . . . 6,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego
1927/28
ukazał się drukiem
(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— **Cena 4 zł.** —

Wysyła wydawnictwo
„Żeglarza Polskiego"
TCZEW, ulica Strzelecka 5.
Konto P. K. O. 170 044.
Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.